



COMUNE DI FOSSANO

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI CUNEO

PROGETTO UNITARIO DI COORDINAMENTO

Ex artt. 13 e 14 D.C.R. n°59-10831 del 24/03/2006

LOCALIZZAZIONE URBANO PERIFERICA NON ADDENSATA "L2"

VALUTAZIONE DI IMPATTO SULLA VIABILITA' Integrazione a seguito della Conferenza di Servizi tenutasi in data 10/04/2012

IL SINDACO: Francesco BALOCCO

RESP. DEL PROCEDIMENTO: arch. Alessandro MOLA

PROGETTO: Servizio Gestione del Territorio

8 giugno 2012

INDICE

1	PREMESSA	3
2	DESCRIZIONE E ANALISI DELLE CONDIZIONI DI TRAFFICO SIMULATE IN ASSENZA DELLO SVINCOLO TRA S.S.231 E VIA TORINO	4
	SCENARIO 2BIS – STATO DI FATTO CON ATTIVAZIONE A PIENO REGIME DELL’ ADDENSAMENTO A5 – VIA TORINO/VIA CIRCONVALLAZIONE IN ASSENZA DELLO SVINCOLO TRA S.S.231 E VIA TORINO (GRAFICAMENTE ILLUSTRATO ALLA TAVOLA 6).....	4
	SCENARIO 3A BIS – ATTIVAZIONE DEL SUBCOMPARTO A1 – COMMERCIALE - AREA TRA VIA VILLAFALLETTO E STRADA VICINALE DI SANTA CHIARA IN ASSENZA DELLO SVINCOLO TRA S.S.231 E VIA TORINO (GRAFICAMENTE ILLUSTRATO ALLA TAVOLA 7).....	5
	SCENARIO 3B BIS – ATTIVAZIONE DEL SUBCOMPARTO A1 E A3 (P.E.C. PRODUTTIVO) - AREA TRA VIA PIETRAGALLETTO E VIA CERESOLIA IN ASSENZA DELLO SVINCOLO TRA S.S.231 E VIA TORINO (GRAFICAMENTE ILLUSTRATO ALLA TAVOLA 8).....	6
	SCENARIO 3C BIS – ATTIVAZIONE DEL SUBCOMPARTO A2 – COMMERCIALE CON COMPLETAMENTO L2 – SCENARIO FINALE IN ASSENZA DELLO SVINCOLO TRA S.S.231 E VIA TORINO (GRAFICAMENTE ILLUSTRATO ALLA TAVOLA 9)	7
3	CONSIDERAZIONI E PRESCRIZIONI FINALI	8
	INDICE ALLEGATI.....	10

1 PREMESSA

A seguito delle considerazioni prodotte dalla Provincia di Cuneo – Direzione Mobilità e infrastrutture, nell'ambito della Conferenza di Servizi tenutasi presso il Comune di Fossano in data 10/04/2012 e inerenti lo Studio di Impatto viabilistico allegato alla Proposta preliminare di Progetto Unitario di Coordinamento della Localizzazione L2 di Via Villafalletto, si redige l'integrazione di seguito meglio descritta.

Nello specifico, le considerazioni emerse sottolineano il fatto che gli scenari di traffico presi in esame dallo studio di impatto viabilistico allegato al PUC sono stati analizzati tenendo conto del futuro svincolo tra la S.S.231 e Via Torino, allo stato attuale non realizzato anche se già preso in considerazione in relazione alla programmazione relativa all'addensamento A5 e che pertanto, rappresentando esclusivamente una situazione a regime, potrebbero non essere coerenti con la situazione che si potrebbe configurare, nel lungo periodo, in conseguenza della mancata realizzazione del citato svincolo.

Per quanto sopra premesso e considerato, fatto salvo quanto finora verificato all'interno dello Studio di Impatto Viabilistico allegato alla proposta di PUC sottoposta a parere di competenza provinciale ai sensi della DCR 59-10831 del 24/03/2006, la presente integrazione viene redatta al fine di analizzare gli scenari di traffico ipotizzati nel periodo transitorio senza tenere conto delle condizioni favorevoli e migliorative generate dalla realizzazione dello svincolo tra la S.S.231 e Via Torino sull'intero sistema viabilistico e sulle condizioni di traffico attuali e future.

2 DESCRIZIONE E ANALISI DELLE CONDIZIONI DI TRAFFICO SIMULATE IN ASSENZA DELLO SVINCOLO TRA S.S.231 E VIA TORINO

Gli scenari analizzati dal presente approfondimento sono i seguenti:

SCENARIO 2bis – STATO DI FATTO CON ATTIVAZIONE A PIENO REGIME DELL'ADDENSAMENTO A5 – Via Torino/Via Circonvallazione in assenza dello svincolo tra S.S.231 e Via Torino (graficamente illustrato alla Tavola 6)

Per la stima della componente di traffico indotto dallo studio Essepi Ingegneria S.r.l., incaricato della stesura della Valutazione di Impatto viabilistico per l'individuazione dell'Addensamento A5 applicava il metodo definito dall'art.26 della D.C.R. 59-10831 del 24/03/2006, individuando un movimento indotto unicamente dalla A5 di circa **760 v/h** in ingresso e in uscita dalla/alla area dell'Addensamento.

Nella zona Riorda (aree libere poste a cavallo della strada provinciale n°428 (Via Torino) in corrispondenza della rotatoria esistente, si considerava un flusso aggiuntivo gravitante sulla rotatoria dalle complanari a servizio dell'asta commerciale, di 444 veicoli/ora in ingresso e in uscita.

Lo studio ipotizzava inoltre che la realizzazione del nuovo svincolo verso la tangenziale di Fossano portasse in via previsionale a scaricare il 50% dei veicoli in transito da e per l'area Riorda e a scaricare del 30% le tre dorsali di strada in analisi (la S.P.428/Via Torino, la S.P.165/Via Marene e la S.S.28/Via Circonvallazione); condizione che, per quanto specificato in premessa, il presente approfondimento non considera.

Basandosi su questi presupposti, assumendo quale “Stato di Fatto” la condizione di traffico generata dalla somma dei flussi veicolari rilevati e dei flussi veicolari derivanti dalla completa attuazione dell'Addensamento A5, il panorama viabilistico dell'area dal punto di vista dei volumi di traffico e dei livelli di servizio sarebbe quello illustrato all'Allegata **Tavola 6**.

Nello specifico, si verificherebbe lungo l'asse di Via Circonvallazione un flusso veicolare bidirezionale pari a circa 1650 v/h (nello specifico 1642 v/h in corrispondenza del nodo 1, di cui 812 v/h in direzione sud e 830 v/h in direzione nord) con Livello di Servizio D sulle maggiori radiali del sistema analizzato (Via Torino verso Genola, Via Torino verso

Fossano centro, Via Circonvallazione). Su Via Oreglia e Via Villafalletto il LOS è al margine tra B e C.

SCENARIO 3a bis – ATTIVAZIONE DEL SUBCOMPARTO A1 – COMMERCIALE - Area tra Via Villafalletto e strada Vicinale di Santa Chiara in assenza dello svincolo tra S.S.231 e Via Torino (graficamente illustrato alla Tavola 7)

Lo SCENARIO 3a bis rappresenta, dal punto di vista dei flussi veicolari, il primo *step* dell'attuazione funzionale della Localizzazione "L2" di Fossano; come ampiamente descritto in precedenza in questo Scenario si prevede l'insediamento di un Parco Commerciale nella porzione più a sud della Localizzazione, ovvero quella che si appoggia prevalentemente su Via Villafalletto e sullo svincolo della medesima via con la Tangenziale di Fossano, definita Subcomparto A1.

Il progetto di cui al PEC presentato dalla società *Dimar S.p.A.* per il sub comparto A1, prevede 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 sub-comparto A1 nell'ora di punta, il Parco commerciale di cui al PEC in itinere ne genera **606 v/h**, pertanto poco più della metà dei veicoli generati rispetto alla proposta del centro commerciale.

L'indotto di **606 veicoli/ora** previsti, gravita per lo più verso il concentrico urbano di Fossano pertanto circa il 65% dei veicoli (equivalente a 394 v/h) è diretto verso il nodo con Via Circonvallazione mentre il restante 35% (equivalente a 290 v/h) è diretto verso lo svincolo di Via Villafalletto con la Tangenziale. Dalla somma dei veicoli indotti dal sub-comparto A1 e dei veicoli di cui allo scenario 2bis, precedentemente analizzato, emerge un volume di traffico bidirezionale lungo l'asse di Via Villafalletto pari a 1601 v/h immediatamente ad est del nodo 3 e nello specifico 917 v/h (523+394) in direzione ovest e 684 v/h (290+394) in direzione est.

Le condizioni di traffico a progetto indagate all'interno dello studio di impatto viabilistico redatto dallo studio *Essepi Ingegneria S.r.l.* nell'ambito dell'individuazione dell'Addensamento A5 tenevano in considerazione i volumi di traffico generati dalla proposta di insediamento di un Centro Commerciale da parte di *Fossano Futura S.r.l.* identificando sull'asse di Via Circonvallazione un incremento del flusso veicolare bidirezionale pari a 208

v/h, che comportava Livelli di Servizio accettabili D, ed E con ampia riserva di capacità, sui principali assi viari analizzati.

La configurazione attualmente proposta dalla *Dimar S.p.A.* nell'ambito del PEC inerente il Parco Commerciale da insediarsi nel sub comparto A1 della L2, in assenza dello svincolo tra la S.S.231 e Via Torino, genera un incremento di traffico rispetto allo Scenario precedentemente analizzato di 144 v/h, flusso bidirezionale ipotizzabile in transito lungo Via Circonvallazione con un flusso bidirezionale complessivo sull'asse pari a 1786 v/h (di cui 884 v/h in direzione sud e 902 v/h in direzione nord), dato più sfavorevole simulato/rilevato in corrispondenza del nodo 1.

Le rotatorie lungo Via Circonvallazione risultano essere i nodi più “stressati” dell'intero sistema in analisi; si verificano Livelli di Servizio D su Via Circonvallazione e Via Villafalletto senza scendere mai al di sotto del 40% del margine di riserva prevista dal LOS D medesimo, mentre su Via Mondovì in ingresso al Nodo 2 si rileva un Livello di Servizio D con riserva di capacità pari al 15% del livello stesso.

Su Via Oreglia il LOS è al margine tra B e C mentre sulla direttrice per Marene il LOS è al margine tra C e D.

Il panorama viabilistico dell'area dal punto di vista dei volumi di traffico e dei livelli di servizio simulati nell'ambito dello scenario ipotizzato son da ritenersi accettabili; il quadro dei flussi veicolari simulati è meglio illustrato all'Allegata **Tavola 7.**

SCENARIO 3b bis – ATTIVAZIONE DEL SUBCOMPARTO A1 e A3 (P.E.C. PRODUTTIVO) - Area tra Via Pietragalletto e Via Ceresolia in assenza dello svincolo tra S.S.231 e Via Torino (graficamente illustrato alla Tavola 8)

Lo SCENARIO 3b bis analizza l'impatto generato dall'attuazione del progetto di cui al P.E.C. già approvato e relativo ad insediamenti produttivi da realizzare nel Sub-comparto A3. Secondo quanto già esposto nell'ambito della Valutazione di impatto viabilistico di cui la presente costituisce integrazione, l'attivazione dell'insediamento in progetto nel Sub-comparto A3 immetterebbe sul sistema viabilistico a progetto un flusso veicolare di circa **489 veic./ora** verificato unicamente in uscita dalle aree produttive e ripartite su sistema viabilistico analizzato.

Lo Scenario 3b bis verifica le condizioni di traffico indotte contemporaneamente dagli insediamenti inseriti nel subcomparto A1, nel subcomparto A3, nell'Addensamento A5 sommati al flusso veicolare rilevato in assenza dello svincolo di collegamento tra Via Torino e la S.S.231.

Le rotonde lungo Via Circonvallazione continuano ad essere i nodi più “stressati” dell'intero sistema in analisi; il più alto valore di flusso veicolare bidirezionale sull'asse risulta pari a 2034 v/h in corrispondenza del nodo 1 (di cui 884 v/h in direzione sud e 1150 v/h in direzione nord), con un incremento del flusso veicolare bidirezionale di circa 248 v/h sull'asse viario rispetto allo scenario 3a bis.

Si verificano Livelli di Servizio D/E lungo l'asse di Via Circonvallazione tra il nodo 1 e 2; dove si verificano **Livelli di Servizio E il margine di riserva risulta sempre superiore all'80%.**

Lungo Via Villafalletto, Via Torino e lungo la direttrice per Marene si verificano Livelli di Servizio da C a D con prevalenza del Los D, mentre su Via Oreglia il LOS è al margine tra B e C.

Il panorama viabilistico dell'area dal punto di vista dei volumi di traffico e dei livelli di servizio simulati nell'ambito dello scenario ipotizzato son da ritenersi accettabili; il quadro dei flussi veicolari simulati è meglio illustrato all'Allegata **Tavola 8.**

SCENARIO 3c bis – ATTIVAZIONE DEL SUBCOMPARTO A2 – COMMERCIALE CON COMPLETAMENTO L2 – SCENARIO FINALE in assenza dello svincolo tra S.S.231 e Via Torino (graficamente illustrato alla Tavola 9)

Lo SCENARIO 3c bis analizza l'impatto generato dall'attuazione degli interventi di natura prevalentemente commerciale ipotizzabili nell'ambito del Sub-comparto A2, non ancora oggetto di proposte.

Secondo quanto già esposto nell'ambito della Valutazione di impatto viabilistico di cui la presente costituisce integrazione, l'attivazione dell'insediamento nel Sub-comparto A2 immetterebbe sul sistema viabilistico a progetto un flusso veicolare di circa **1130 veic./ora** verificati in ingresso e in uscita alle/dalle aree produttive e ripartite su sistema viabilistico analizzato.

Si ricorda che uno dei presupposti alla base delle analisi svolte nell'ambito della Valutazione di impatto viabilistico fosse che all'attuazione dello **Scenario 3c**, sia i veicoli indotti dal Subcomparto commerciale A1, sia quelli del Subcomparto A2 subissero una riduzione del 30% a causa del logico aumento di concorrenza interna alla stessa L2.

Lo Scenario 3c bis verifica le condizioni di traffico indotte contemporaneamente dagli insediamenti inseriti nel Subcomparto A2, nel Subcomparto A1, nel Subcomparto A3 e nell'Addensamento A5 sommati al flusso veicolare rilevato in assenza dello svincolo di collegamento tra Via Torino e la S.S.231.

Si verificano Livelli di Servizio D/E lungo l'asse di Via Circonvallazione tra il nodo 1 e 2 e lungo le direttrici in ingresso al sistema viabilistico; dove si osservano **Livelli di Servizio E il margine di riserva risulta sempre superiore all'80% tranne che in ingresso al nodo 1 arrivando da sud dove il margine di riserva simulato risulta pari a 64%.**

L'intero sistema in analisi risulta stressato dalle condizioni di traffico simulate con evidente sollecitazione delle rotatorie lungo Via Circonvallazione; il più alto valore di flusso veicolare bidirezionale sull'asse risulta pari a 2460 v/h in corrispondenza del nodo 1 (di cui 1097 v/h in direzione sud e 1363 v/h in direzione nord), con un incremento del traffico bidirezionale di circa 426 v/h sull'asse viario rispetto allo scenario 3b bis.

Lungo Via Villafalletto, Via Torino e lungo la direttrice per Marene si verificano Livelli di Servizio da D ad E con prevalenza del Los D a ampio margine di riserva sul Los E, mentre su Via Oreglia il LOS è al margine tra C e D.

Il panorama viabilistico dell'area dal punto di vista dei volumi di traffico e dei livelli di servizio simulati nell'ambito dello scenario ipotizzato è meglio illustrato all'Allegata **Tavola 9.**

3 CONSIDERAZIONI E PRESCRIZIONI FINALI

Il flusso veicolare complessivamente indotto dall'attuazione dell'L2 rappresenta una stima in eccesso, di carattere prudenziale, tuttavia, se sommato a quanto ipotizzato per l'Addensamento A5 conduce ad un incremento di flussi particolarmente significativo sul sistema viabilistico attuale e a progetto nella Localizzazione L2 pari a **2985 v/h in uscita e**

2496 v/h in ingresso (2225 v/h in uscita e 1736 v/h in ingresso per la sola Localizzazione L2); l'immissione delle suddette quantità di traffico su sistema viabilistico attuale e a progetto consente di verificare Los D diffusi e Los E con riserva di capacità superiore all'80%, in assenza dello svincolo di raccordo tra Via Torino e la S.S.231, e in un solo caso abbassamento critico della riserva di capacità del Los E lungo Via Circonvallazione.

Tuttavia occorre precisare che il considerevole apporto di veicoli indotti che si stimano gravitare da e verso l'ambito della Localizzazione L2, nello stato a progetto finale (a Localizzazione satura) va per buona parte considerato in un'ottica di sostituzione e non di incremento in senso assoluto e che il panorama che si configura è riferito al traffico di punta eccezionale.

Come già sottolineato nell'ambito della Valutazione di Impatto viabilistico di cui la presente costituisce integrazione, l'intento di rafforzare lo sviluppo della rete commerciale di Fossano rispetto ai comuni contermini, razionalizzando l'Addensamento A5 e sviluppando la Localizzazione L2, consentirebbe di ristabilire l'equilibrio tra le varie polarizzazioni commerciali: la prima conseguenza di questo spostamento del baricentro dell'offerta commerciale è la diminuzione del cosiddetto pendolarismo commerciale da Fossano verso Genola, Savigliano o Mondovì.

Lo sviluppo della Localizzazione L2 può generare anche fenomeni di rilocalizzazione di attività già presenti all'interno del comune di Fossano.

Secondo quanto sopra osservato non risulta proprio corretto affermare che l'attuarsi degli interventi nell'ambito della Localizzazione L2 vada a generare unicamente incremento di traffico, in quanto lo sviluppo della stessa potrebbe dare luogo anche a fenomeni di redistribuzione del traffico attualmente transitante e indotto sul sistema viabilistico futuro, anche sensibilmente differenti e meno impattanti di quanto analizzato nel presente studio.

Può considerarsi utile e opportuno che questa analisi venga aggiornata ad insediamento del Sub-comparto A1 avvenuto (ormai in avanzata fase di progettazione), e prima dello sviluppo degli ulteriori Sub-comparti, in quanto numerose analisi pratiche hanno sottolineato come la metodologia previsionale applicata dalla D.C.R. 59-10831/06 tenda a sovrastimare fortemente i flussi indotti e pertanto l'impatto di insediamenti commerciali sui sistemi viabilistici analizzati.

Pertanto, preso atto di quanto rilevato opportunamente dalla Provincia di Cuneo, nell'ambito della Conferenza di Servizi tenutasi presso il Comune di Fossano in data 10/04/2012, in merito alla valutazione del traffico condotta tenendo conto del collegamento SS231 - Via Torino si dispone, in sede di espressione di parere favorevole al progetto, che entro sei mesi dall'attivazione del primo esercizio commerciale nell'ambito del comparto A1 della L2, venga effettuata una nuova campagna di rilevazione del traffico, ai sensi dell'art. 25 della DCR 59-10831 del 24 marzo 2006, e rielaborata un'analisi a doppio scenario (con e senza rotatoria n.4 di cui al PUC dell'Addensamento A5). Tale documentazione avverrà con costi a carico del promotore del comparto A1, e comporterà la conseguente riproposizione alla Conferenza dei Servizi del PUC (esteso a L2 e A5) per il riesame e l'espressione di nuovo parere, che valuti in merito alla necessità di introduzione del nodo 4 sul sistema viabilistico, fatte salve le altre previsioni di opere definite nei progetti già esaminati e approvati.

INDICE ALLEGATI

Nota bene: La numerazione data agli elaborati grafici prosegue da quella data agli elaborati grafici allegati allo Studio di Impatto sulla Viabilità di cui la presente costituisce integrazione.

SCENARIO 2 bis – STATO DI FATTO CON ATTIVAZIONE A PIENO REGIME DELL'ADDENSAMENTO A5 – Via Torino/Via Circonvallazione IN ASSENZA DELLO SVINCOLO DI RACCORDO TRA VIA TORINO E LA S.S.231

- **TAVOLA 6 – Scenario 2 bis: Stato di Fatto con completamento Addensamento A5 senza svincolo su Via Torino – Flussi veicolari e Livelli di Servizio**
- **Tabelle di verifica**

SCENARIO 3a bis – STATO A PROGETTO ATTIVAZIONE DEL SUBCOMPARTO A1 – COMMERCIALE - Area tra Via Villafalletto e strada Vicinale di Santa Chiara IN ASSENZA DELLO SVINCOLO DI RACCORDO TRA VIA TORINO E LA S.S.231

- **TAVOLA 7 – Scenario 3a bis: Stato a Progetto Attuazione Subcomparto A1 in Localizzazione L2 senza svincolo su Via Torino – Flussi veicolari e Livelli di Servizio**
- **Tabelle di verifica**

SCENARIO 3b bis – STATO A PROGETTO ATTIVAZIONE DEL SUBCOMPARTO A3 – PRODUTTIVO - Area tra Via Ceresolia e Via Pietragalletto IN ASSENZA DELLO SVINCOLO DI RACCORDO TRA VIA TORINO E LA S.S.231

- **TAVOLA 8 – Scenario 3b bis: Stato a Progetto Attuazione Subcomparto A3 in Localizzazione L2 senza svincolo su Via Torino – Flussi veicolari e Livelli di Servizio**
- **Tabelle di verifica**

SCENARIO 3c bis – STATO A PROGETTO ATTIVAZIONE DEL SUBCOMPARTO A2 – COMMERCIALE - Area tra Via Pietra Galletto e Strada Vicinale di Santa Chiara IN ASSENZA DELLO SVINCOLO DI RACCORDO TRA VIA TORINO E LA S.S.231

- **TAVOLA 9 – Scenario 3c bis: Stato a Progetto Attuazione Subcomparto A2 in Localizzazione L2 senza svincolo su Via Torino – Flussi veicolari e Livelli di Servizio**
- **Tabelle di verifica**