

PROVINCIA DI PADOVA

COMUNE DI PADOVA

**VARIANTE AL PIANO DI LOTTIZZAZIONE**  
**"IMMOBILIARE BRONZETTI S.R.L."**

P.U.A. approvato con delibera C.C. n° 2008/0128 esecutiva dal 03.01.2009

**STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

Richiedente <b>Immobiliare Bronzetti s.r.l.</b> Treviso (TV), via Fonderia, 31		File	Scala
		Data Aprile 2013	Elaborato N°  <b>E</b>
		Aggiornamenti	
Progettista <b>Architetto Francesco Bovo</b> <b>Architetto Piero Bovo</b> Padova, via Morgagni, 12 tel. 049 656134 fax 049 656259 e-mail: francesco_bovo@virgilio.it			

## ***1 - PREMESSA***

Si tratta di uno studio sulla mobilità nell'area circostante l'intervento che tiene conto delle opere stradali previste per l'area del Piano di Lottizzazione e per quelle di futura realizzazione contemplate dai documenti di pianificazione urbanistica del Comune di Padova.

L'indagine presenta alcuni elementi di valutazione dell'assetto viario nel comparto della nuova viabilità in prospettiva della realizzazione del progetto di intervento del sottopasso di Via Bezzecca ed in riferimento all'obiettivo dell'insediamento delle attività ospitate nell'ambito dell'area in oggetto.

Il lavoro inquadra gli aspetti descrittivi dell'attuale assetto viabilistico trasferito nella nuova opera stradale in progetto ed ipotizza un incremento di traffico dovuto agli insediamenti delle nuove attività commerciali.

Il flusso attuale, con lo spostamento del traffico da Via Bezzecca alla nuova viabilità del sottopasso, non è suscettibile di rilevante ampliamento e con l'entrata in funzione si manterrà quantomeno costante, anzi, una volta a regime le opere viarie connesse all'Arco di Giano, sarà suscettibile di miglioramento grazie alle nuove opzioni di attraversamento fornite da quest'ultimo.

## **2 – EFFETTI SULLA MOBILITA' DERIVANTI DALLA NUOVA VIABILITA' DI PREVISIONE**

### **2.1 - CONSIDERAZIONI GENERALI**

La principale considerazione da fare circa la nuova viabilità che si crea con l'apertura del sottovia ferroviario che collega via Bronzetti con via Motta, e con la contestuale eliminazione del passaggio a livello di via Bezzecca, è che le correnti di traffico provenienti da ovest, cioè da via Montà calcolate in 10.155 flussi giornalieri (tab.2), verranno convogliate sempre in via Bronzetti leggermente più a sud in una rotatoria di nuova realizzazione e di caratteristiche geometriche maggiori e quindi di capacità maggiore di quella dove attualmente lo stesso traffico confluisce.

Si tratta quindi di un intervento che sicuramente porta ad un miglioramento della situazione esistente, oltre ad eliminare l'atavico problema viario causato dal passaggio a livello ferroviario posto a raso.

### **2.2 - RIDUZIONE DELLE CORRENTI DI TRAFFICO SU VIA BRONZETTI PER IL TRASFERIMENTO DELLA SEDE DELLA DITTA DI SPEDIZIONI**

La ditta di spedizioni che aveva sede nei capannoni, ora demoliti, posti nell'area del Piano di Lottizzazione, svolgeva una attività che comportava un flusso importante di automezzi commerciali, principalmente furgoni e camion, che entravano ed uscivano dalla sede riversandosi su via Bronzetti, quantificato in circa 700 movimentazioni giornaliere suddivise tra :

- spostamenti in partenza ed in arrivo di TIR,
- spostamenti minimo due volte al giorno degli addetti alle varie attività presenti nell'area,
- privati in entrata ed uscita per la consegna o il ritiro dei pacchi con due passaggi giornalieri,
- furgoncini delle aziende per le altre attività con due movimentazioni giornaliere,
- spostamenti connessi alle altre attività collaterali.

Il traffico derivante dalla realizzazione della media struttura di vendita a carattere alimentare, avrà un impatto minore o pari rispetto a quello di una ditta di spedizioni sommato a quello indotto dalle attività collaterali, che, considerata la nuova rotatoria, potrà essere agevolmente smistato gravando al minimo sulla viabilità esistente e di previsione.

### 3 – VOLUMI DI TRAFFICO DA GESTIRE

Il flusso che comprende l'asse Sarpi-Trento-Bronzetti durante gli orari di punta distribuisce attualmente volumi di 1.745 veicoli/h al mattino (ore 8-10, così determinati  $1781+1709=3490/2=1745$ , vedi tab. 1) e 2.107 veicoli /h alla sera (ore 18-20 : così determinati  $2899+1313=4214/2=2107$ , vedi tab. 1).

In sostanza per il nuovo insediamento commerciale nell'arco di dodici ore diurne si ipotizzano da un minimo di 100 movimenti l'ora (tra le ore 8 e le 10, e tra le 13 e le 16) ad un massimo di 140 movimenti l'ora (tra le 11 e le 12, tra le 16 e le 17, e tra le 18 e le 19) e per le ore rimanenti (tra le 10 e le 11, tra le 12 e le 13, tra le 17 e le 18 e tra le 19 e le 20) un afflusso di 120 movimenti l'ora.

Si stima che il carico totale del nuovo insediamento commerciale contribuisca ad un aumento complessivo giornaliero di 1.400 flussi e passaggi veicolari, così come distribuito nella tabella sottostante.

Fasce orarie	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
<b>FLUSSO DI TRAFFICO RILEVATO</b>														
<b>VOLUMI DI TRAFFICO</b>														
<b>COMMERCIALE</b>	100	100	120	140	120	100	100	100	140	120	140	120		
<b>TOTALE veicoli</b>	200		940						260		1400			

Con la realizzazione del nuovo insediamento commerciale il flusso relativo all'asse Sarpi-Trento-Bronzetti durante gli orari di punta presenterebbe un volume massimo totale, comprensivo anche di

movimenti attuali, di 1.945 veicoli/h al mattino (ore 8-10, 1745 + 200) e 2.367 veicoli/h alla sera (ore 18-20, 2107 + 260).

**Data la particolare conformazione del tessuto fortemente urbanizzato circostante l'area del Piano di Lottizzazione è possibile ipotizzare che, grazie alla realizzazione della nuova viabilità ciclabile di previsione collegantesi a quella già esistente ed alla forte presenza del servizio pubblico di trasporto, circa un 15 % dei 1.400 flussi giornalieri previsti dall'insediamento commerciale, avvenga in bicicletta o a piedi o a mezzo autobus.**

Vi è da considerare inoltre che, come già specificato al paragrafo 2.2, la cessazione dell'attività della ditta di spedizioni porta ad un ulteriore decremento di circa 700 movimentazioni giornaliere il carico di traffico distribuito attualmente sui tre assi Bronzetti-Bezzecca-Sarpi.

#### **4 – SINTESI DEGLI SCENARI**

I dati di rilevamento effettuati nell'arco delle 24 ore e riassunti nella Tab. 2 e nell'allegato F, indicano un volume di veicoli confluenti da Via Sarpi, Via Bronzetti e Via Montà, ammontanti complessivamente a 40.769 (asse Sarpi-Trento 19.148 + asse Bronzetti-Trento 11.466 + Via Bezzecca 10.155) che verrebbero ad attestarsi analogamente una volta realizzata la nuova viabilità per il sottopasso (all. F1).

I dati qui sopra illustrati derivano dalle rilevazioni effettuate con la ditta di spedizioni ancora in piena attività, di conseguenza occorre considerare un decremento di circa 700 movimentazioni giornaliere al momento della cessazione della ditta suddetta.

In tal modo il flusso totale giornaliero (40.769 veicoli) vedrebbe alleggerito il carico di traffico distribuito attualmente sui tre assi Bronzetti-Bezzecca-Sarpi, che verrebbe quantificato in complessivi 40.069 passaggi veicolari (40.769-700) così ripartiti (all. F2) :

- sulla nuova viabilità 9.910 passaggi (10.155 - 245 corrispondente al 35% di 700)
- su Via Sarpi 18.903 passaggi (19.148 - 245 corrispondente al 35% di 700)
- su Via Bronzetti 11.256 passaggi (11.466 - 210 corrispondente al 30% di 700)

Tali volumi hanno costituito il dato base sul quale formulare i diversi scenari che seguono, corrispondenti a differenti modalità di approccio al tema del traffico passante per l'integrazione del nuovo insediamento.

##### **Scenario A – nuova viabilità di previsione con rotonda su Via Bronzetti**

Come già evidenziato al precedente paragrafo 3, con la realizzazione della viabilità di previsione si ipotizza, grazie al futuro insediamento commerciale, un aumento di circa 1.400 flussi giornalieri che portano alla previsione di un flusso di traffico giornaliero ammontante a circa

41.469 passaggi nella nuova rotatoria da attestare su Via Bronzetti (40.069 attuali + 1.400 ipotizzati).

Nell'ipotesi più svantaggiosa, se tutto l'incremento di traffico si attestasse esclusivamente lungo la nuova viabilità di previsione si avrebbero un totale di 11.310 movimentazioni (9.910 attuali + 1.400 previsti), anche se è più verosimile che il nuovo carico di movimentazione si distribuisca percentualmente per un 35 % verso la direttrice lungo Via Montà ed il rimanente 65 % verso la direttrice Via Sarpi-Bronzetti.

Il flusso totale giornaliero verrebbe così quantificato (all. F3) :

- sulla nuova viabilità 10.400 passaggi (9.910 + 490 corrispondente al 35% di 1.400)
- su Via Sarpi 19.393 passaggi (18.903 + 490 corrispondente al 35% di 1.400)
- su Via Bronzetti 11.676 passaggi (11.256 + 420 corrispondente al 30% di 1.400)

In questo scenario si ritiene che tale carico di veicoli possa essere facilmente smaltito una volta che le infrastrutture viarie saranno poste a completo regime.

### **Scenario B – nuova viabilità di previsione e realizzazione Arco di Giano**

Con la realizzazione delle opere infrastrutturali relative all'Arco di Giano, oltre a quelle inerenti la viabilità di previsione su Via Bronzetti e del sottopasso, è possibile ipotizzare che una parte del traffico transitante su Via Bezzecca, stimato in 11.310 flussi giornalieri, calcolati tra movimenti veicolari attuali (9.910, all. F2) e di previsione del nuovo insediamento (1.400 considerati tutti transitanti lungo Via Bezzecca nell'ipotesi più svantaggiosa), sia convogliato in una percentuale stimata attorno al 25 % di 11.310 (2.828 passaggi di veicoli in meno) nella nuova tangenziale dell'Arco di Giano.



Infatti con la realizzazione di tali nuove opere viarie non avrà più senso attraversare internamente la città ma si opterà per la viabilità esterna a rapido scorrimento.

Il completamento della tangenziale nord, che consentirà il transito dei veicoli est-ovest e ovest-est senza interessare il centro città, eliminerà questa componente di traffico e porterà beneficio anche nel sito in questione.

Tale scenario presenta aspetti vantaggiosi che non aggraverebbero ulteriormente la situazione attuale di traffico nemmeno in presenza dell'aumento dovuto dal nuovo insediamento commerciale del Piano di Lottizzazione.

### **Scenario C – nuova viabilità di previsione e realizzazione cavalcavia Dalmazia**

Con la realizzazione del cosiddetto cavalcavia Dalmazia che collega via Bronzetti con via Dalmazia, vi è un ulteriore collegamento tra la zona Arcella ed il centro città, che si aggiunge al cavalcavia Borgomagno il quale è agibile, anche se in carreggiata ridotta, data la realizzazione della via di corsa del Tram di Padova.

Il traffico di scambio tra la zona Arcella e il centro città va a suddividersi tra le due arterie di collegamento ed è lecito ipotizzare che i veicoli da e per il centro utilizzeranno preferibilmente il cavalcavia Borgomagno, mentre quelli afferenti via Bronzetti utilizzeranno preferibilmente il nuovo cavalcavia Dalmazia.

Attualmente, la direttrice principale di flusso che da via Bronzetti va verso il quartiere Arcella, sta già interessando le rotatorie di via Bronzetti.

Le correnti di flusso generate dal cavalcavia Dalmazia non andranno a modificare sensibilmente il traffico interessante la nuova rotatoria che

pertanto, avendo dimensioni maggiori rispetto a quella esistente, smaltirà meglio l'interscambio con via Bronzetti.

**Scenario D – nuova viabilità di previsione decrementata delle movimentazioni ciclo-pedonali provenienti dal quartiere limitrofo**

Come già riportato al paragrafo 3, occorre anche considerare che l'integrazione della nuova viabilità ciclopedonale di previsione con quella già esistente, favorirà gli spostamenti a piedi ed in bicicletta di una parte di utenti, provenienti dal tessuto urbano circostante, verso la media struttura di vendita commerciale prevista dal progetto.

**E' stimabile quindi che il flusso giornaliero verso l'insediamento commerciale stimato in 1.400 passaggi veicolari, in forza di quanto esposto al paragrafo precedente, possa essere ridotto di una percentuale che si stima attorno al 15% , con circa 210 veicoli in meno distribuiti sui tre assi.**

**E' evidente che si tratterebbe di un decremento aggiuntivo, che ridurrebbe ulteriormente la forbice nei flussi di traffico ipotizzati.**

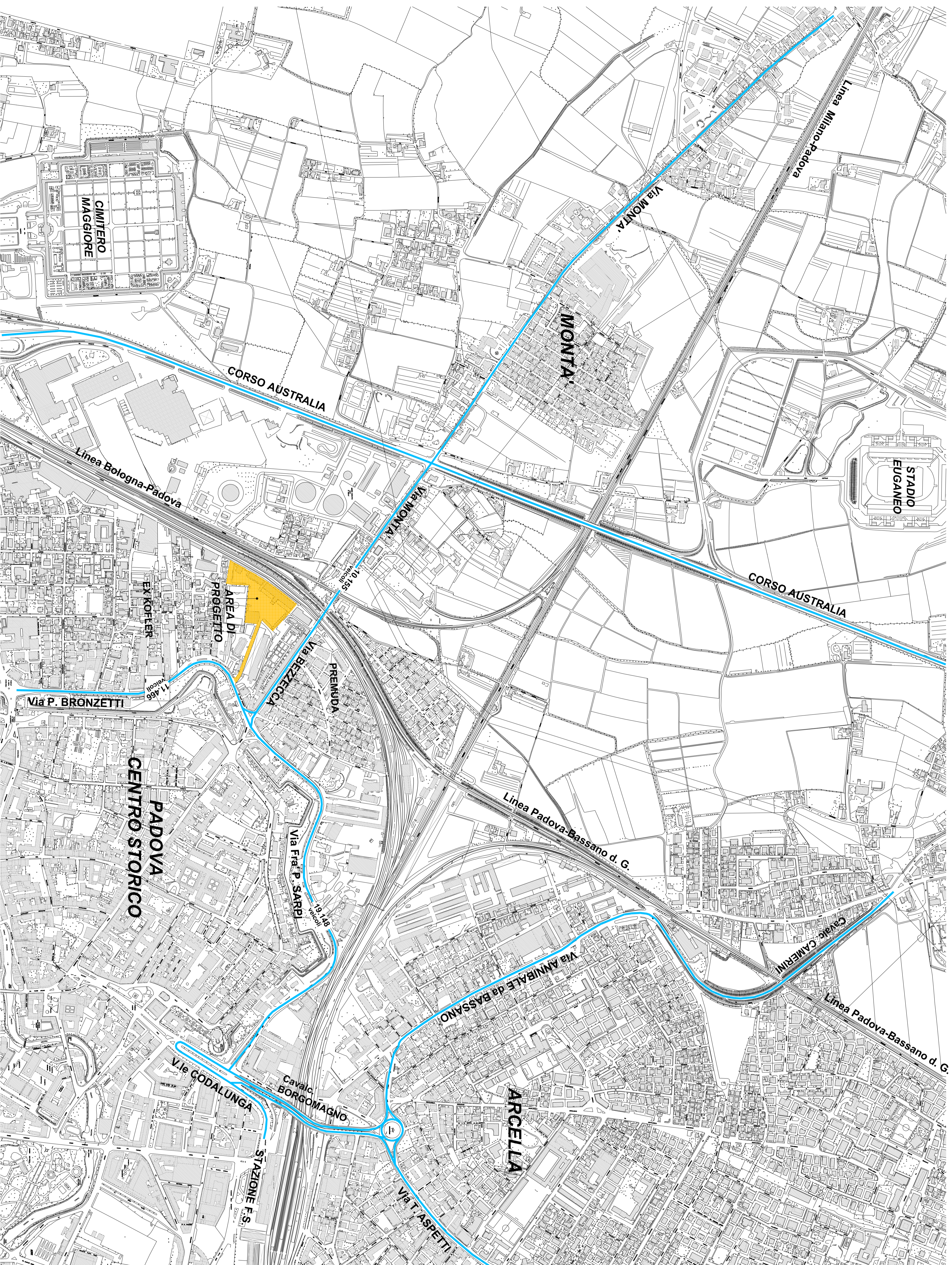
## **5 - CONCLUSIONI**

Alla luce di quanto fin qui esposto, si può affermare che la concretizzazione delle opere viarie di previsione, connesse al Piano di Lottizzazione sono funzionali e coerenti in considerazione delle opere di futura realizzazione previste dagli attuali documenti di pianificazione.

La nuova rotatoria sui Via Bronzetti e la viabilità inerente il sottopasso ferroviario sono in grado di determinare un evidente miglioramento all'attuale circolazione, gestendo agevolmente il maggiore incremento di traffico, seppur contenuto, dovuto al nuovo insediamento commerciale.

## **6 - ALLEGATI**

tav. F	planimetria generale stato di fatto con individuazione principali flussi di traffico
tav. F1	viabilità di previsione con individuazione principali flussi di traffico attuali
tav. F2	viabilità di previsione con decremento del carico di flusso per cessata attività ditta di spedizioni
tav. F3	viabilità di previsione con distribuzione del nuovo carico di flusso
tabella 1	flussi di traffico giornaliero, per fasce orarie
tabella 2	flussi di traffico giornaliero, dati riassuntivi



PROVINCIA DI PADOVA

COMUNE DI PADOVA

**PIANO DI LOTTIZZAZIONE  
"IMMOBILIARE BRONZETTI S.R.L."**

**PLANIMETRIA GENERALE STATO DI FATTO  
-INDIVIDUAZIONE PRICIPALI FLUSSI DI TRAFFICO-**

Richiedente Immobiliare Bronzetti s.r.l Treviso (TV), Via Fondafia, 31	File ViaCodalunga_Bronzetti_08_2008 File di lavoro: Bronzetti_PCL_08_2008_11	Scala 1:5.000
Progettisti Architetto Francesco Bovo Architetto Piero Bovo Padova via Borgogni, 10 Tel. 049 8465959 email: francesco_bovo@ingi.it	Data Gennaio 2008	Elaborato N° <b>F</b>
	Aggiornamenti	

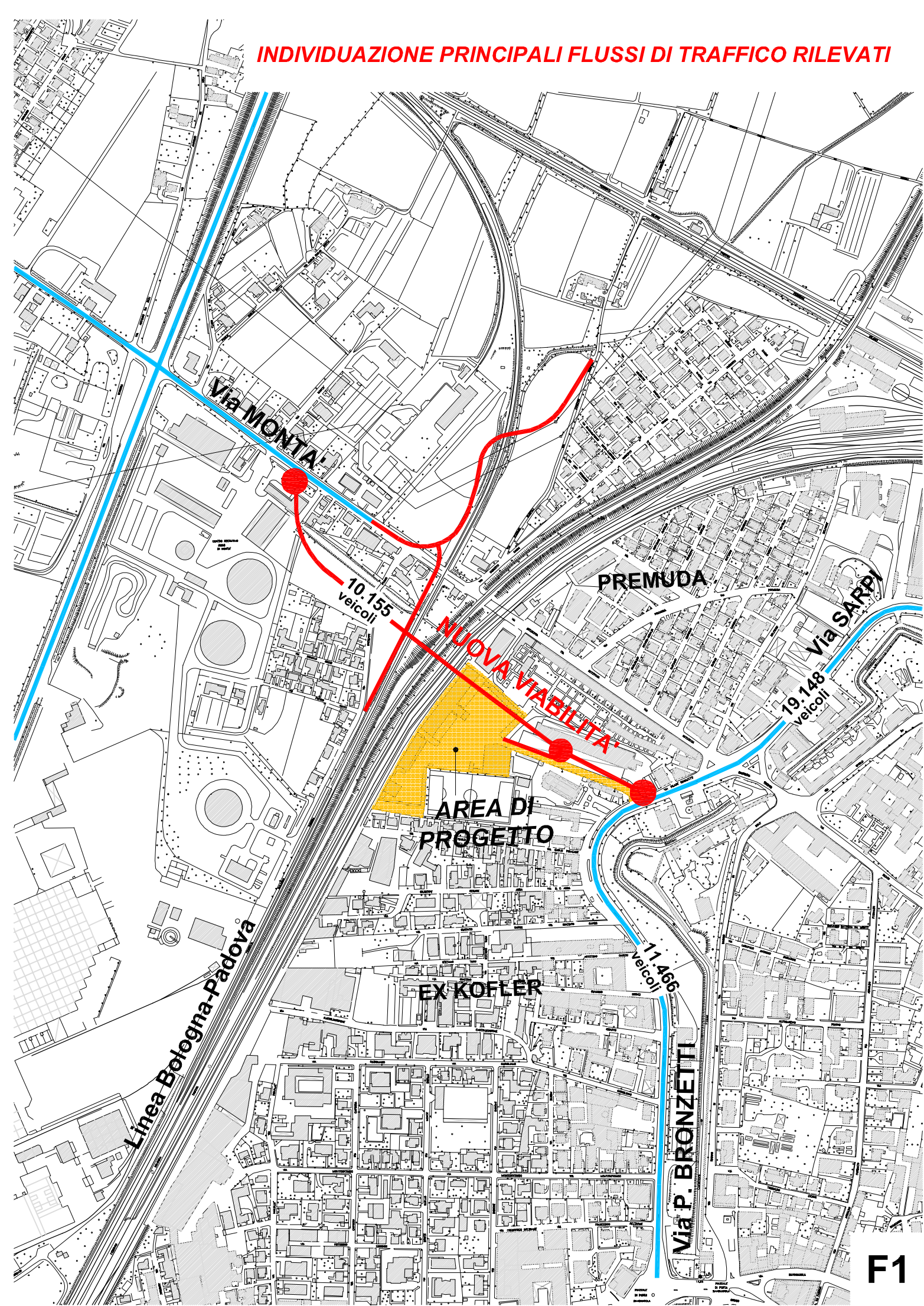
**LEGENDA**

— VIABILITA' ESISTENTE  
(principali direttrici di traffico)

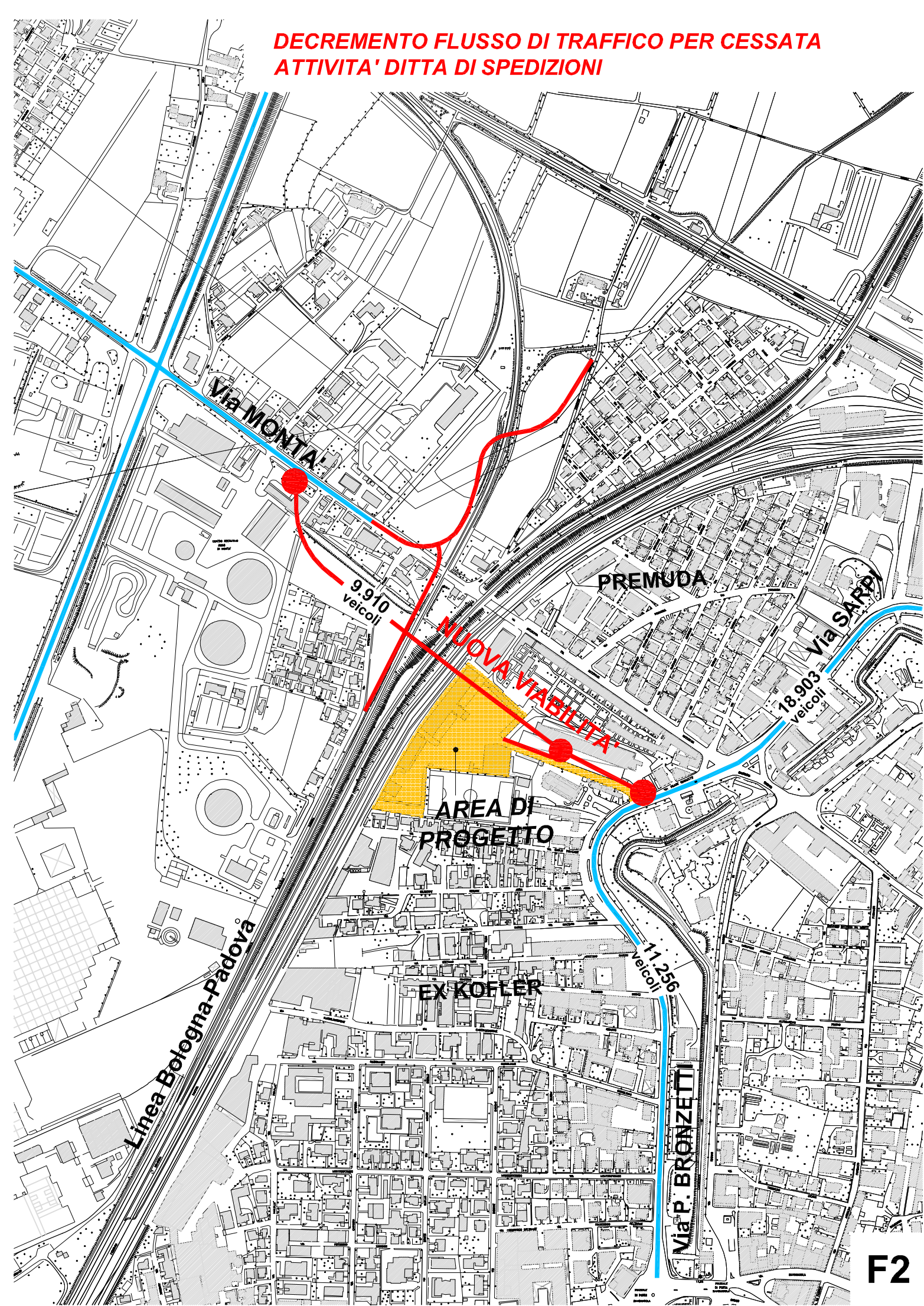
■ AREA DI PROGETTO

Scala 1:5.000

# INDIVIDUAZIONE PRINCIPALI FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI



**DECREMENTO FLUSSO DI TRAFFICO PER CESSATA  
ATTIVITA' DITTA DI SPEDIZIONI**



**INCREMENTO FLUSSO DI TRAFFICO DOVUTO AL NUOVO  
INSEDIAMENTO COMMERCIALE**

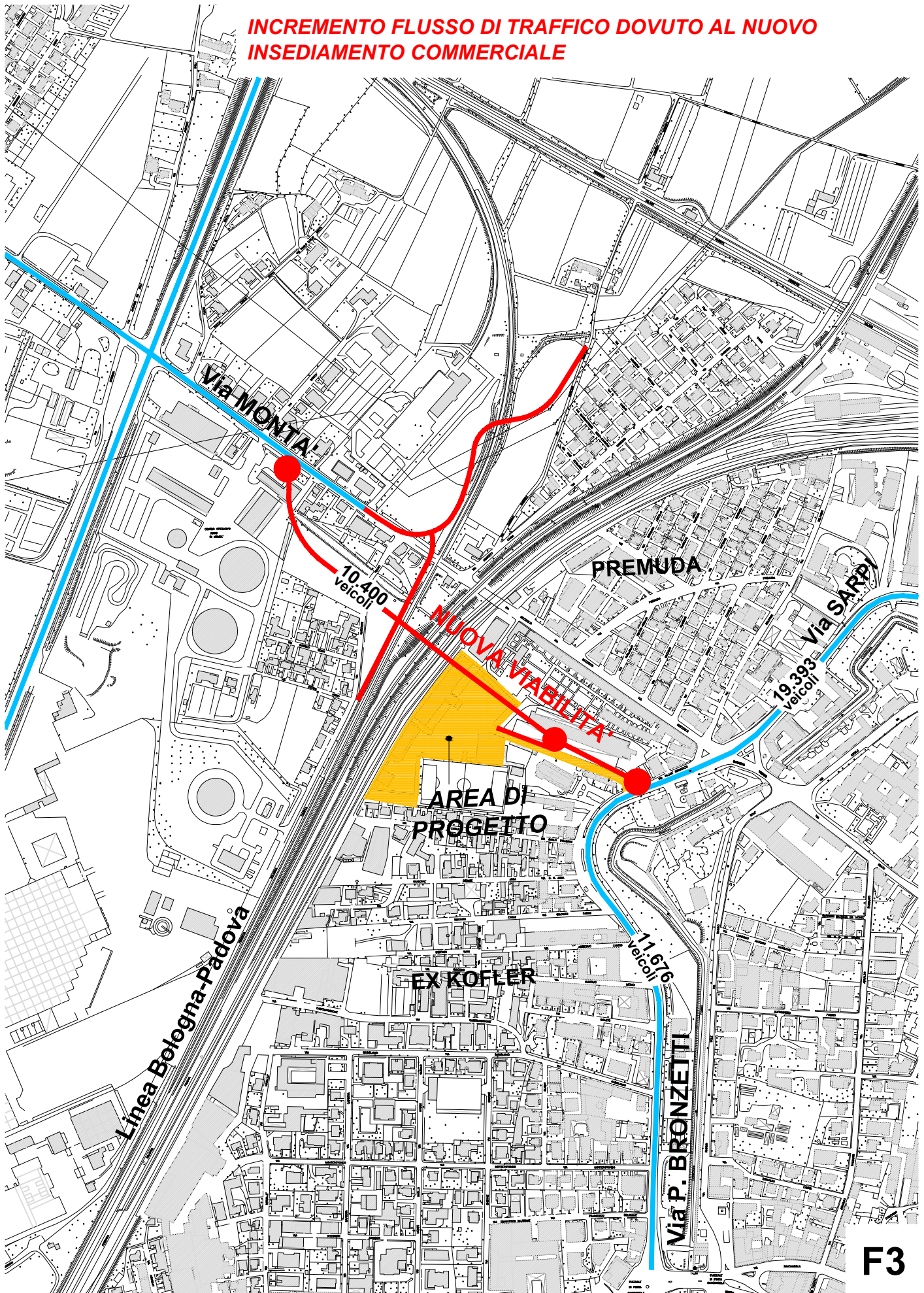




tabella 1

media 0000L				
000	00L000 0000L			
	0a00i - 00en o	Bion0e0i - 00en o	Be00ecca--000	Be00ecca--000
00.00 - 1000	1001	1009	1000	400

media 0000L				
000	00L000 0000L			
	0a00i - 00en o	Bion0e0i - 00en o	Be00ecca--000	Be00ecca--000
10.00 - 1400	0090	1104	000	300

media 0000L				
000	00L000 0000L			
	0a00i - 00en o	Bion0e0i - 00en o	Be00ecca--000	Be00ecca--000
14.00 - 1000	0100	1304	000	300

media 0000L				
000	00L000 0000L			
	0a00i - 00en o	Bion0e0i - 00en o	Be00ecca--000	Be00ecca--000
10.00 - 1000	0090	1390	030	410

media 0000L				
000	00L000 0000L			
	0a00i - 00en o	Bion0e0i - 00en o	Be00ecca--000	Be00ecca--000
10.00 - 0000	0099	1310	000	491

tabella 2

**DATI RIASSUNTIVI □ IORNALIERI**

□ edia □□□□L□				
	□□L□□□ □□□□L□			
□□□	□a□□ - □en□	B□on□e□□ - □en□	Be□□e□□a--□□□	Be□□e□□a--□□□
<b>00.00 - □4.00</b>	<b>19.14□</b>	<b>11.4□□</b>	□.94□	3.□09
	□□□□□		□□□□□	
	<b>40.□□9</b>			