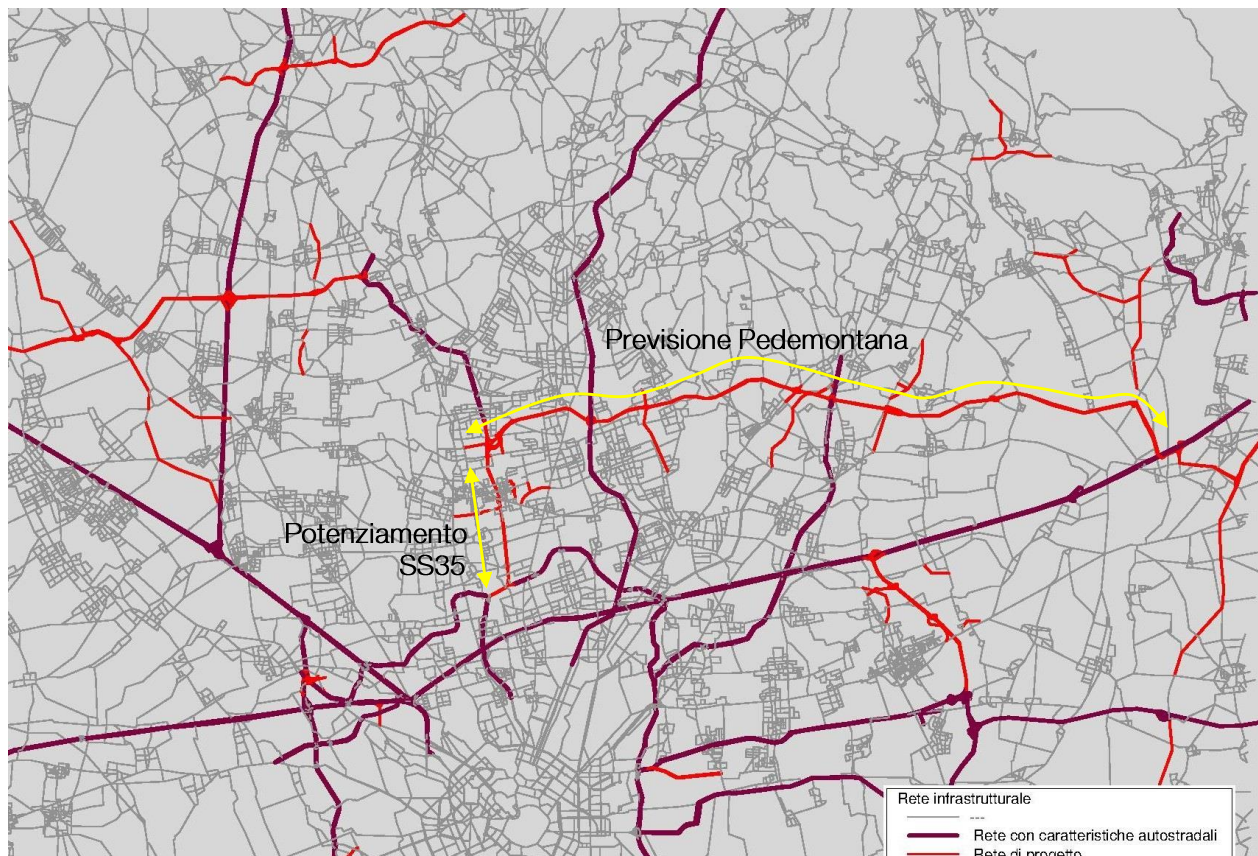


Percorso per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici indotti sulla rete di mobilità

Previsione Pedemontana e potenziamento SS35

Sin dalle prime battute di redazione del Piano Generale del Traffico Urbano, l'analisi descrittiva degli elementi costitutivi della domanda e dell'offerta di mobilità, propri del comune di Varedo, è stata accompagnata dalla predisposizione di un modello di simulazione del traffico a rango regionale (o macro scala), così come descritto nel capitolo 3.2.1 *"Le analisi dei flussi di traffico"*, e completato con gli ulteriori approfondimenti presenti nel capitolo 3.4.1 *"Il rilievo dei flussi alle intersezioni"* nei quali, si sono analizzate le movimentazioni veicolari allo stato di fatto, sia a livello locale che sovralocale. La lettura ad ampio raggio ha permesso, nelle fasi di valutazione della sostenibilità dei carichi urbanistici, la stima degli effetti indotti dalle nuove infrastrutture sulla maglia locale, analizzando i nuovi carichi e le eventuali criticità/benefici generati dalla realizzazione delle nuove infrastrutture di livello sovralocale. Gli interventi infrastrutturali, contenuti al Capitolo 5.1 *"Il quadro degli interventi infrastrutturali"*, qui richiamati unicamente quelli direttamente legati al territorio di Varedo (tra i quali viene inserito il potenziamento della SS35 e graficamente presente anche nella tavola PUT06 del Piano del traffico, recependo i contenuti della Tavola 12 e 13 del PTCP Vigente), uniti alla previsione del tracciato Pedemontano, hanno costituito il valore aggiunto della valutazione dei carichi urbanistici dello Scenario 2 (2025), rappresentativo del maggior carico urbanistico e infrastrutturale e descritto nel Capitolo 6.3 *"La valutazione circa la sostenibilità del traffico indotto dalle previsioni di Piano"*.

La struttura della rete infrastrutturale riconosciuta ed utilizzata nelle valutazioni dei flussi veicolari

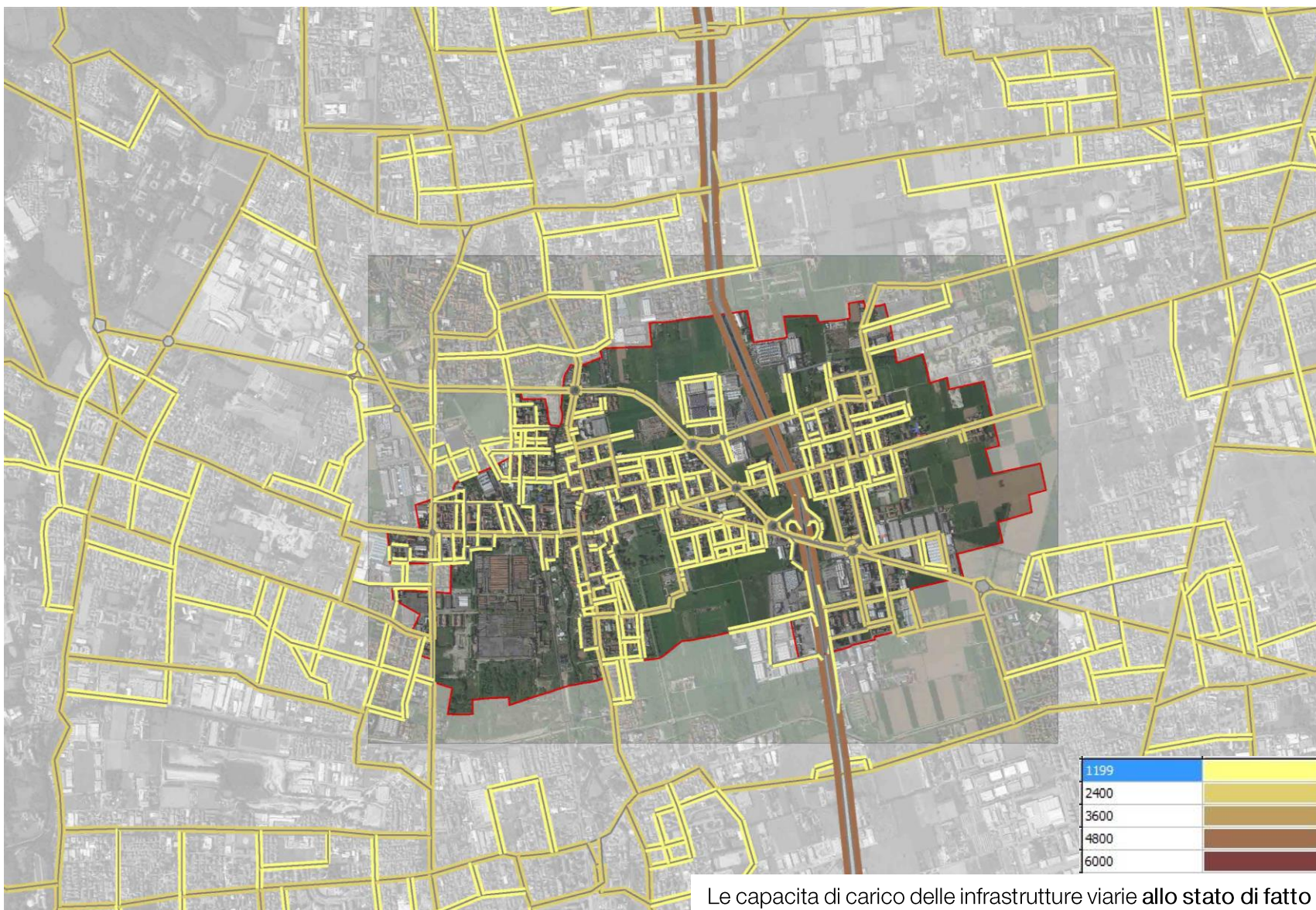


Nello specifico il modello di traffico è stato implementato sia dei carichi generati dalla previsione del tracciato Pedemontano sia del potenziamento della SS35. Quest'ultimo aspetto ha avuto riscontro nel modello aumentando il livello di capacità del tracciato esistente (al fine di tragguardare l'aggiunta della 3 corsia), e inserendo al contempo la variabile pedaggio. Il fine, trova compiutezza, dalla volontà di

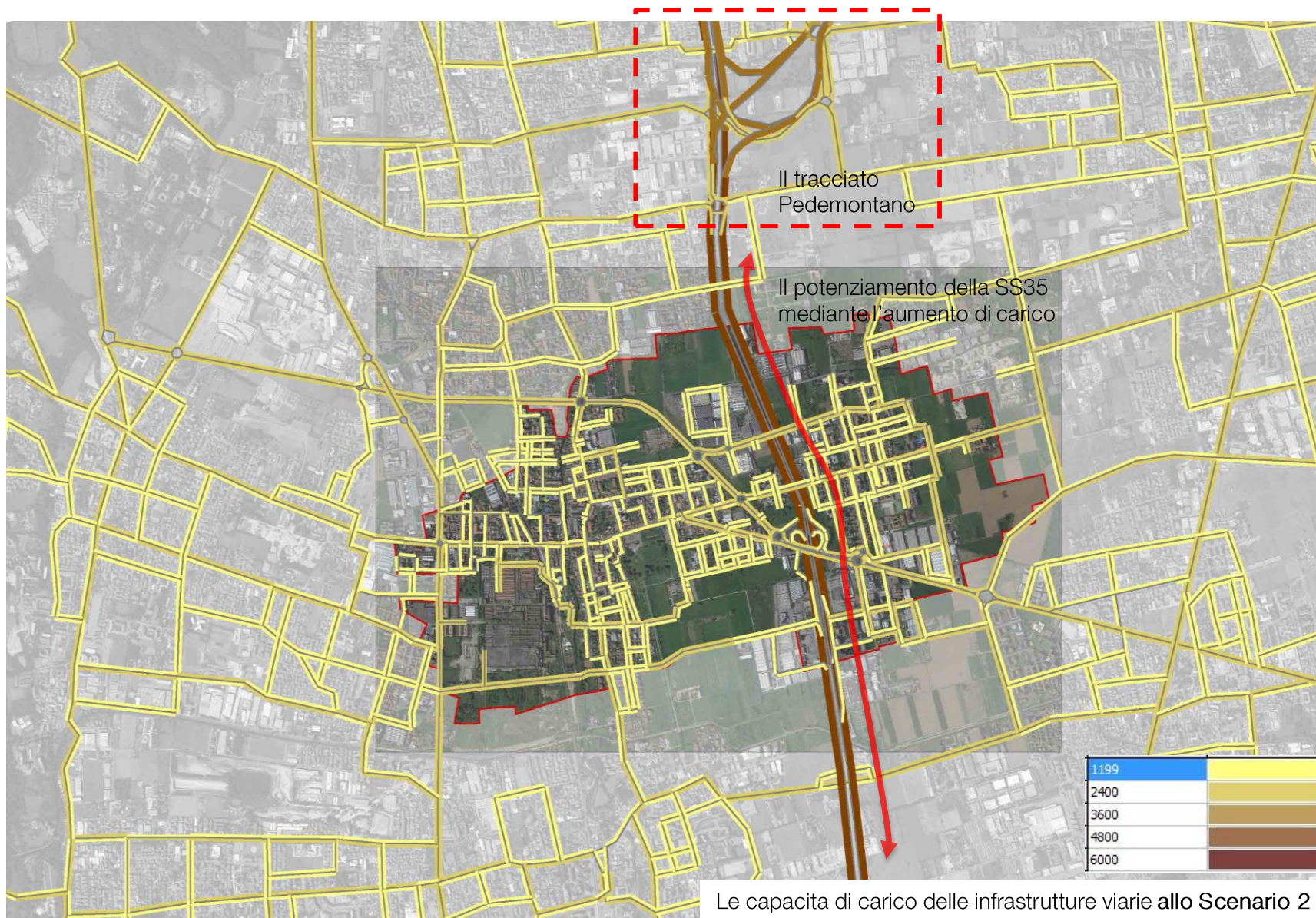
omogeneizzare tale tracciato con la grande viabilità di collegamento Est-Ovest Torino-Venezia, rispetto alla quale, il tracciato Pedemontano e la stessa SS35 rappresentano il naturale collegamento con la viabilità locale. La scelta di determinare un pedaggio proporzionale all'attuale tariffazione della A4, è stato dettato dalla necessità di parificare le condizioni di utilizzo, evitando di conseguenza la preferenza di un determinato tracciato sulla base della presenza o meno della tariffazione. A coronamento delle indagini dei flussi veicolari, le risultante quantitative derivanti dalla verifica dei carichi veicolari, a seguito delle previsioni infrastrutturali in divenire, sono state confrontate con le indagini svolte dallo Studio di Fattibilità del 2009 *"Riqualificazione e potenziamento SS35 Comasina – Tratto da interconnessione con A4 a Sistema Pedemontano"* trovandone riscontro ed omogeneità con le quantificazioni emerse e confermando per determinati tracciati la previsione di incremento veicolare nell'ordine di un punto percentuale previsti nel corso del 2016 (Cap. 7 Studio fattibilità).

Le estrazioni cartografiche contenute nel Capitolo 6.3 sono state, per opportunità, inserite in relazione circoscritte al confine comunale, escludendo di fatto la visualizzazione del tracciato Pedemontano (comunque presente, insieme al potenziamento della SS55 nel modello di valutazione allo Scenario 2).

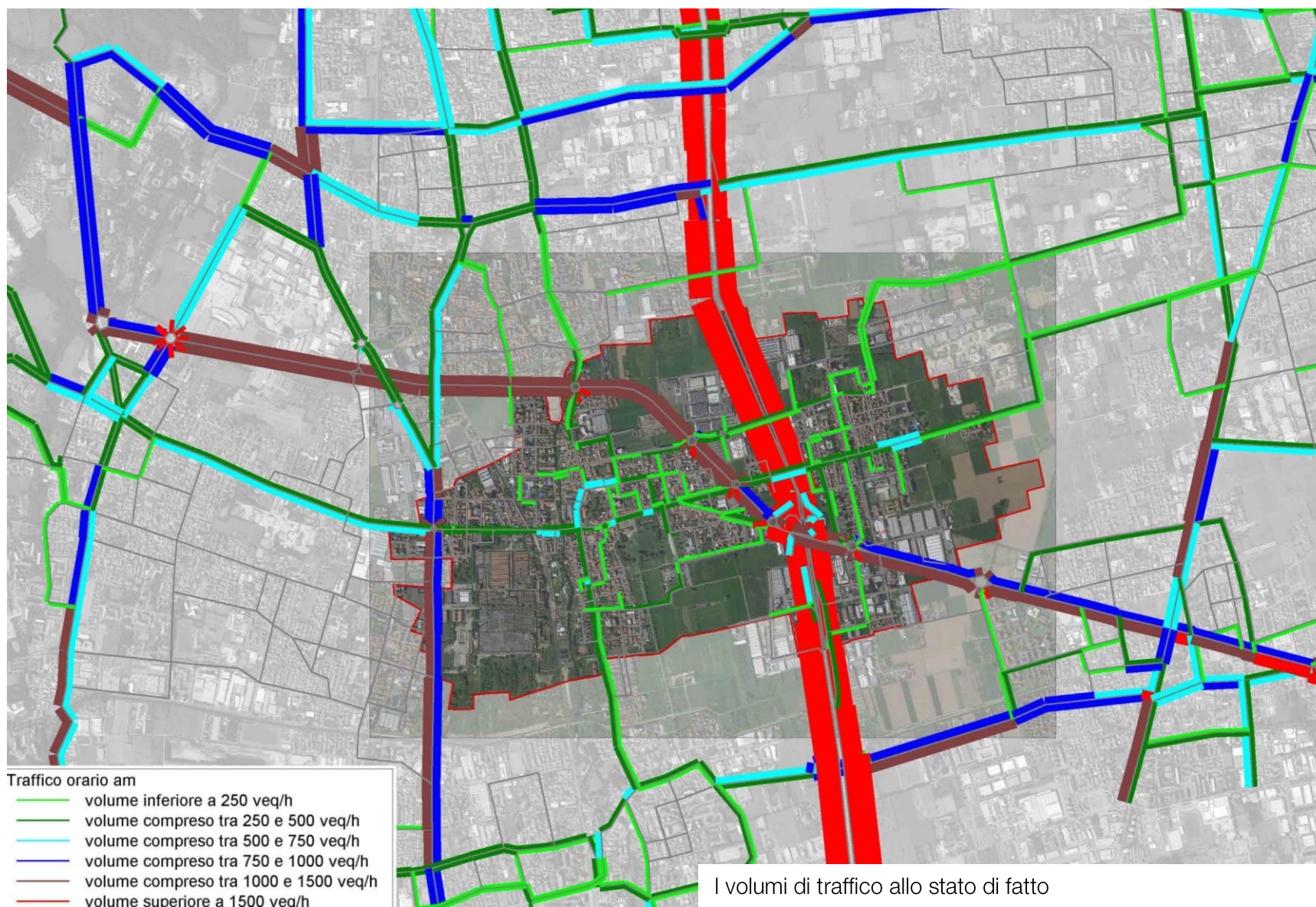
Le successive estrazioni cartografiche rappresentano le medesime contenute in relazione, qui nella sua completa visualizzazione (il riquadro interno rappresenta il taglio operato per l'inserimento in relazione), dalle quali si evince la considerazione del tracciato Pedemontano e il potenziamento della SS35 (anche nel suo aumento di capacità, derivante dal recepimento della previsione di potenziamento). E' opportuno quindi ricordare che i carichi così constatati si compongono anche di una quota considerevole del traffico di attraversamento che occupa, in forma diversa, gli spazi infrastrutturali disponibili nei differenti scenari e che di conseguenza concorre ad incrementare l'indotto prodotto dalle previsioni urbanistiche del Piano. Le indagini hanno verificato che nonostante si manifestano inevitabilmente aumenti nei carichi veicolari in taluni tracciati, anche derivanti dalle previsioni infrastrutturali di rango provinciale, le caratteristiche progettuali intrinseche delle infrastrutture esistenti e di previsione a livello locale, sono in grado di sopportare la variazione, mantenendosi in termini di saturazione, negli intervalli esistenti, anche a dimostrazione che le variazioni nelle velocità medie e nei perditempo alle intersezioni subiscono lievi riduzioni, mantenendosi però nei "range" ordinari. Il traffico indotto dalle grandi infrastrutture (tracciato pedemontano e il potenziamento del SS35 compresi) hanno una relazione primaria con i grandi centri urbani, ed il territorio allargato, mentre nella realtà di Varedo il traffico, su tali assi, assume connotazione di attraversamento. I carichi generati sulla maglia locale, sono stati quantificati e valutati nella parte conclusiva del Capitolo 6.3 *"La valutazione circa la sostenibilità del traffico indotto dalle previsioni di Piano"*. Il Piano inoltre, al fine di ridurre al minimo gli effetti derivanti dall'indotto prodotto dagli interventi sul sistema infrastrutturale, ha prodotto un preliminare approfondimento sul traffico di sull'accessibilità alle aree di previsione, nell'intento di garantire una base per la definizione di uno schema viabilistico che consenta l'afflusso e il deflusso dall'ambito, senza creare criticità al traffico transitante.

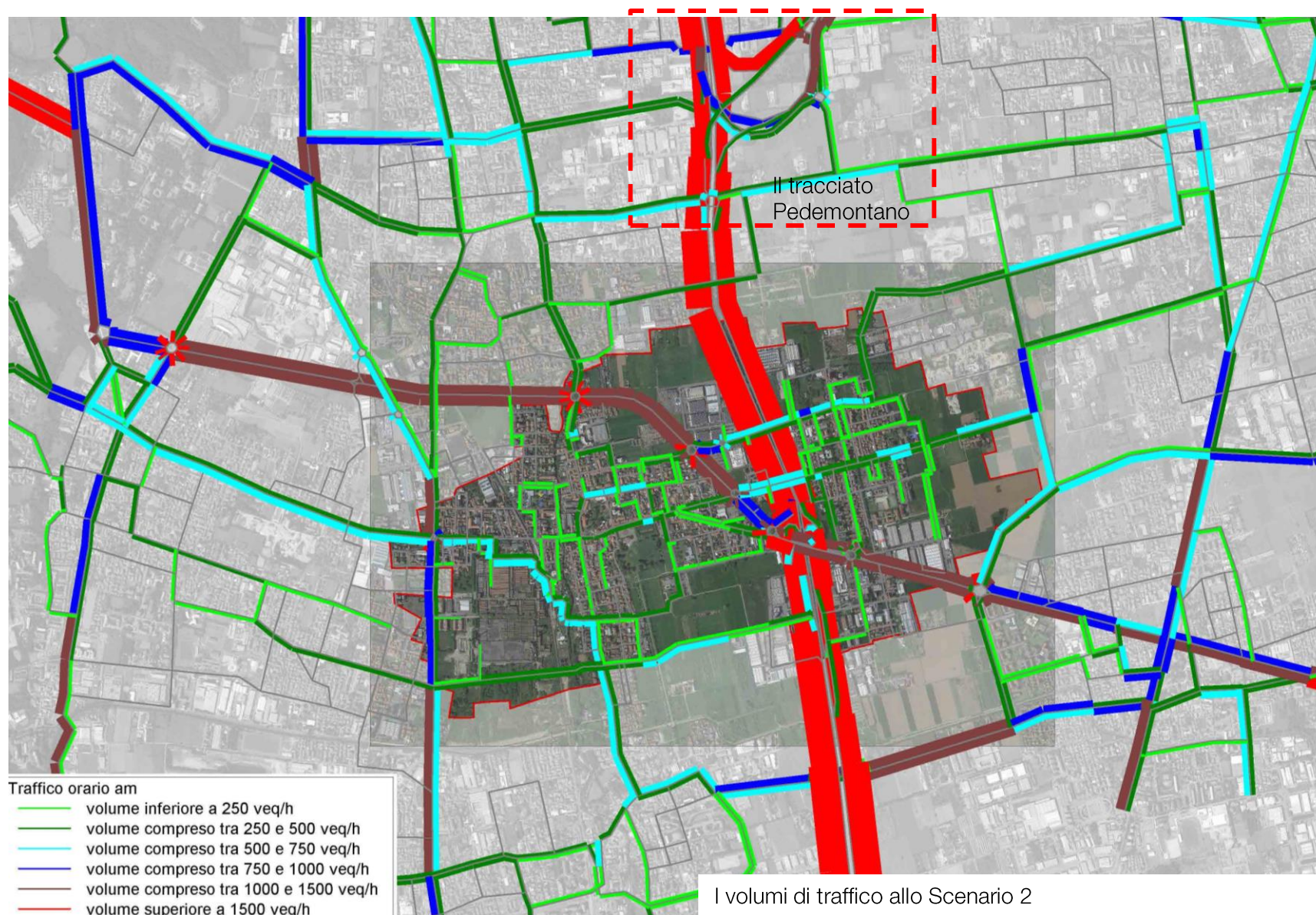


Le capacità di carico delle infrastrutture viarie allo stato di fatto



Le capacità di carico delle infrastrutture viarie allo Scenario 2







Previsioni infrastrutturali considerate

Il corpo delle previsioni infrastrutturali, inteso come l'insieme di nuovi archi viabilistici e previsioni di regolamentazione dei flussi di traffico alle intersezioni mediante rotatorie, derivano dal recepimento dei contenuti degli scenari di progetto propri del PGTU approvato con DCC n. 1 del 2010, cui trova naturale aggiornamento con il PGTU adottato. Quest'ultimo ha implementato, limitandosi all'individuazione di nuove rotatorie, rappresentative di meri indirizzi orientativi e determinati dagli approfondimenti sull'accessibilità degli ambiti di trasformazione, i contenuti strategici del Vigente PGTU del 2010.

Nel caso specifico la previsione di rotatoria all'intersezione tra Via Ponchielli e il tracciato della SP527, costituisce una delle previsioni progettuali auspiccate entro 2 anni dall'approvazione del PGTU del 2010 (Allegato 2.2 PGTU del 2010).