

Provincia di
Vicenza



Comune di
Vicenza



REGIONE VENETO

PROVINCIA DI VICENZA

COMUNE DI VICENZA

IL SINDACO
Achille Variati



SCHEMA DI ACCORDO
EX ART. 6 L.R. 11/04
INTERVENTI AREA EX ZAMBON SUD



STUDIO PRELIMINARE DI IMPATTO
SUL SISTEMA DELLA MOBILITA'

elaborato:

RELAZIONE TECNICA
ED ELABORATI GRAFICI

codice commessa:

356

progettista:

ing. Stefano Rossi

collaboratori:

ing. Lisa Merlin



elaborato n°:

09

revisione	data	descrizione	redatto	approvato
0				

scala:

data:
OTTOBRE 2012



VIA VITTORINI 15/B
46100 MANTOVA
t. +39 0376 270631
f. +39 0376 271697

VIA NAVIGADORENTINA, 51/6
35129 PADOVA
t. +39 049 8764611
f. +39 049 8776171

C.F. e P.I. 02172910206
Cap.Soc.: € 10.000,00

INDICE

1. PREMESSA	2
2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	3
3. RAPPRESENTAZIONE DELLO STATO DI FATTO DELL'OFFERTA DI MOBILITÀ	5
3.1 IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ VEICOLARE.....	5
3.1.1 <i>Rete stradale</i>	5
3.1.1.1 <i>Assi stradali</i>	11
3.1.1.2 <i>Intersezioni</i>	31
3.2 IL SISTEMA DELLA SOSTA.....	34
3.3 IL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....	36
3.4 IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ CICLO-PEDONALE.....	37
3.5 FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI.....	39
4. VALUTAZIONE D'IMPATTO	41
4.1 DESCRIZIONE DEL PROGETTO	41
4.2 STIMA DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ GENERATA/ATTRATTA	43
4.2.1 <i>Stima flussi indotti funzione residenziale</i>	43
4.2.2 <i>Stima flussi indotti parco urbano</i>	43
4.2.3 <i>Stima flussi indotti parcheggio pubblico</i>	43
4.2.4 <i>Flussi indotti complessivi</i>	44
4.3 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SULLA MOBILITÀ	44
5. PROPOSTE DI INTERVENTO PER LA COMPENSAZIONE DEGLI EFFETTI PROVOCATI SULLA MOBILITÀ	46
5.1 FUNZIONAMENTO E OPERE VIARIE INTERNO ALL'AMBITO.....	46
5.2 FUNZIONAMENTO VIABILISTICO ESTERNO ALL'AMBITO	47
5.3 INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PREVISTI DALL'AMMINISTRAZIONE ESTERNAMENTE AL COMPARTO.....	47
A. ELABORATI GRAFICI.....	49

1. PREMESSA

Il presente documento accompagna le proposte progettuali che interessano aree e porzioni di città che verranno recepite nel PI, e che si attueranno tramite PUA.

Lo studio che verrà esposto in seguito è uno studio preliminare sulla mobilità dell'area interessata, che approfondisce a livello generale le seguenti tematiche:

- rappresentazione dello stato di fatto dell'offerta di mobilità nel settore interessato dall'intervento;
- valutazione d'impatto;
- proposte di intervento per la compensazione degli effetti provocati sulla mobilità.

Nello specifico sviluppa alcune considerazioni sulla mobilità e sulle caratteristiche viarie, attuali e future, in corrispondenza dell'area Ex – Zambon, collocata ad ovest del centro di Vicenza.

La riqualificazione dell'area pone in evidenza la necessità di individuare una nuova destinazione urbanistica per la zona, in particolare si prevede la possibilità di individuare un'area a destinazione residenziale, un'area destinata a parcheggio pubblico e un'ampia area a verde attrezzato fruibile dal quartiere e ad esso "baricentrica".

I paragrafi successivi approfondiscono e sviluppano le analisi necessarie per una verifica viabilistica della rete stradale di afferenza, in seguito alla previsione di attuazione del Piano con conseguente revisione dei percorsi viari interessati dall'intervento.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La città di Vicenza, capoluogo di una provincia caratterizzata da una molteplicità di piccole e medie imprese, costituisce un importante centro industriale ed economico italiano.

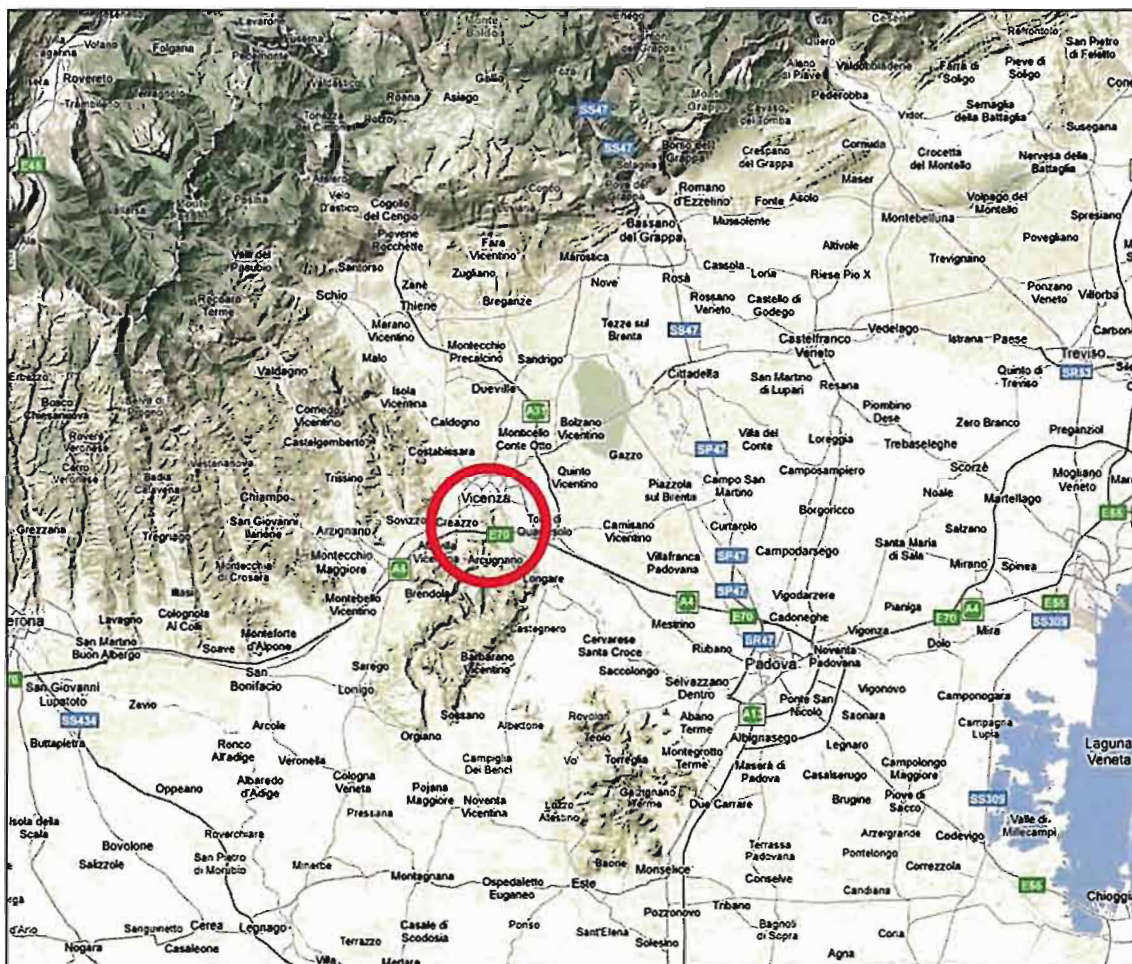


Figura 1 – Inquadramento territoriale

L'area oggetto del presente studio è situata ad ovest del centro storico della città, all'interno della fascia territoriale compresa tra viale del Sole (SS 46racc) e viale Mazzini.

Tale area fa parte della zona residenziale ovest di Vicenza, esterna al centro storico, caratterizzata da una fitta maglia viabilistica a servizio delle residenze, formata per lo più da strade a senso unico.

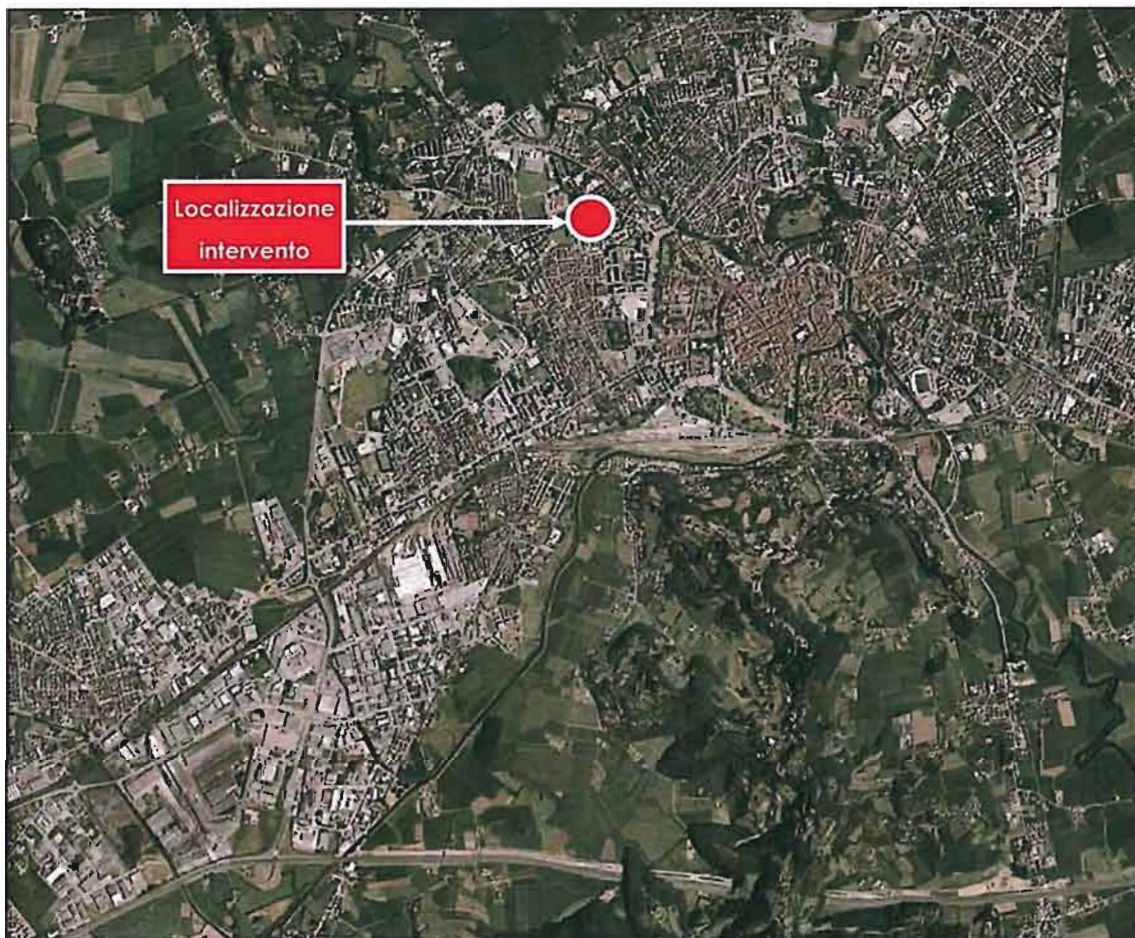


Figura 2 – Localizzazione intervento

L'area è nelle immediate vicinanze del centro storico, ma altresì connessa ad importanti archi viabilistici (viale Trento, viale Mazzini e viale D'Alviano) che si connettono alla viabilità principale (SS 46racc e SR 11), consentendo in tal modo di godere di un'ottima posizione, ben collegata alle maggiori infrastrutture viabilistiche.

L'autostrada, avente due corsie per senso di marcia, rappresenta un asse di cruciale interesse strategico: attraversa da nord a sud la provincia di Vicenza, partendo dal capoluogo e terminando a Piovene Rocchette, e rappresenta la principale via di comunicazione per il traffico pesante e leggero generato dall'area dei comuni di Schio, Thiene e Bassano verso l'esterno. Nei pressi di Vicenza poi è presente l'interconnessione con l'A4, che garantisce il collegamento diretto con Milano e Venezia. In futuro inoltre è previsto il prolungamento dell'A31 fino all'interconnessione con la strada statale 434 Transpolesana a pochi km dall'A13, così da agevolare i collegamenti con l'Emilia Romagna.



Figura 4 – Autostrada A31 e svincolo A31-SS 53

- Autostrada A4 "Serenissima". L'A4 costituisce il principale asse di collegamento del nord Italia, attraversando da ovest ad est l'intera Pianura Padana. La sede stradale è costituita principalmente da tre corsie per senso di marcia ed una corsia d'emergenza. Presenta numerose connessioni con le altre arterie autostradali. Attualmente risulta una delle strade più trafficate d'Italia, rivestendo inoltre un ruolo fondamentale anche per i collegamenti a livello europeo.



Figura 5 – Svincolo A31-A4 e tratto A4

La rete principale caratterizzante la zona invece è costituita da strade regionali e provinciali di collegamento di seguito descritte e illustrate:

- la Tangenziale Sud di Vicenza affianca l'Autostrada A4 e permette di collegare l'area ovest e l'area est della città. Aperta dal settembre del 2004, la tangenziale tocca principalmente il comune di Vicenza e il comune di Torri di Quartesolo e presenta perlopiù due corsie per senso di marcia (tratto Vicenza Ovest - Vicenza Est);

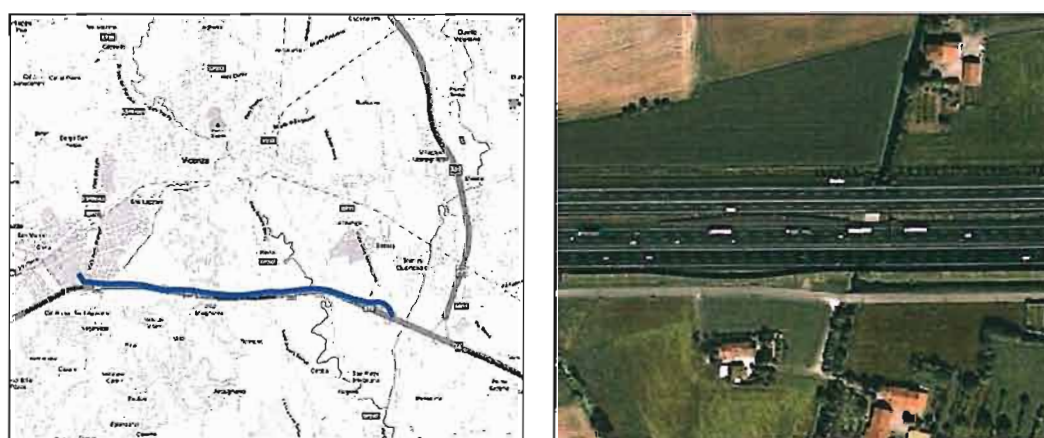


Figura 6 – Tangenziale Sud di Vicenza

- la strada provinciale 46 del Pasubio (SP 46) è una strada di importanza interregionale che partendo dalla periferia nord-ovest della città, risale verso nord toccando i comuni di Costabissara, Isola Vicentina, Malo, Schio, Torrebelvicino, Valli del Pasubio e la località

di S. Antonio; entra poi in Trentino Alto Adige terminando infine a Rovereto, dove si immette nella strada statale 12 dell'Abetone e del Brennero. Tale arteria si collega al casello autostradale di Vicenza Ovest grazie al tratto provinciale SP 46racc, anche chiamato "Raccordo del Sole".



Figura 7 – Raccordo del Sole SP 46racc

- la ex strada statale 11 (SS 11), ora strada regionale 11 Padana Superiore (SR 11) rappresenta una delle principali arterie alternative all'autostrada A4. Attraversa, infatti, da ovest ad est la parte settentrionale della Pianura Padana toccando numerose zone produttive del paese e costeggiando per alcuni chilometri il Lago di Garda per poi terminare a Venezia. In Veneto, la strada attraversa le città di Verona, Vicenza e Padova, da qualche tempo superabili anche tramite varianti che corrono per lunghi tratti a fianco dell'autostrada A4.

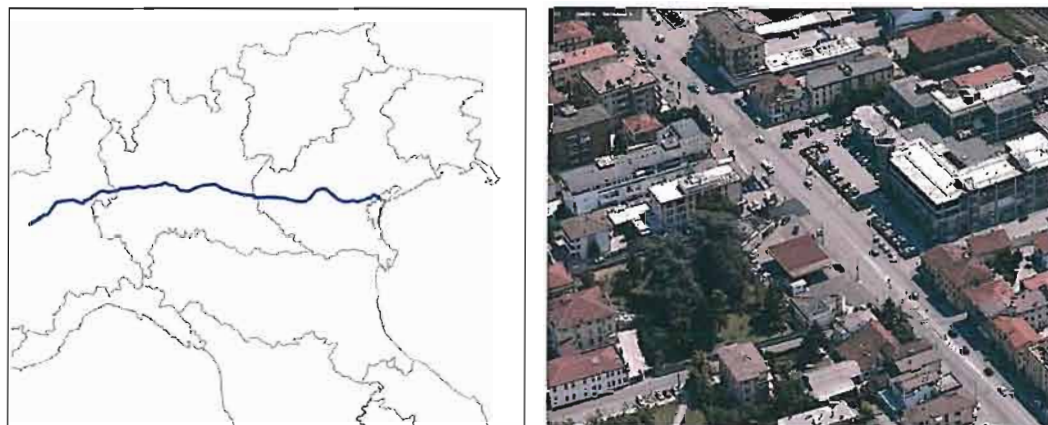


Figura 8 – Strada Regionale SR 11

Il lotto interessato dall'intervento si localizza in un contesto prevalentemente residenziale in cui la rete viaria vede la presenza di molte strade a ridotta sezione stradale e a senso unico, spesso completate dalle presenza di marciapiedi e percorsi ciclabili.

Le strade di maggior rilievo presenti nell'area limitrofa a quella di studio sono:

1. via dei Cappuccini;
2. via Cengio;
3. via Cimone
4. via Costantini;
5. via dei Mille;
6. via Divisione Julia;
7. via Fratelli Stuparich;
8. via Giraldi;
9. via Cavalli;
10. via Lussemburgo;
11. via Mameli;
12. via Manara;
13. via Monte Zebio;
14. via Monte Zovetto;

- 15. via Strasburgo;
- 16. viale Bartolomeo D'Alviano;
- 17. viale del Brotton;
- 18. viale Mazzini;
- 19. viale Ortigara;
- 20. viale Trento.

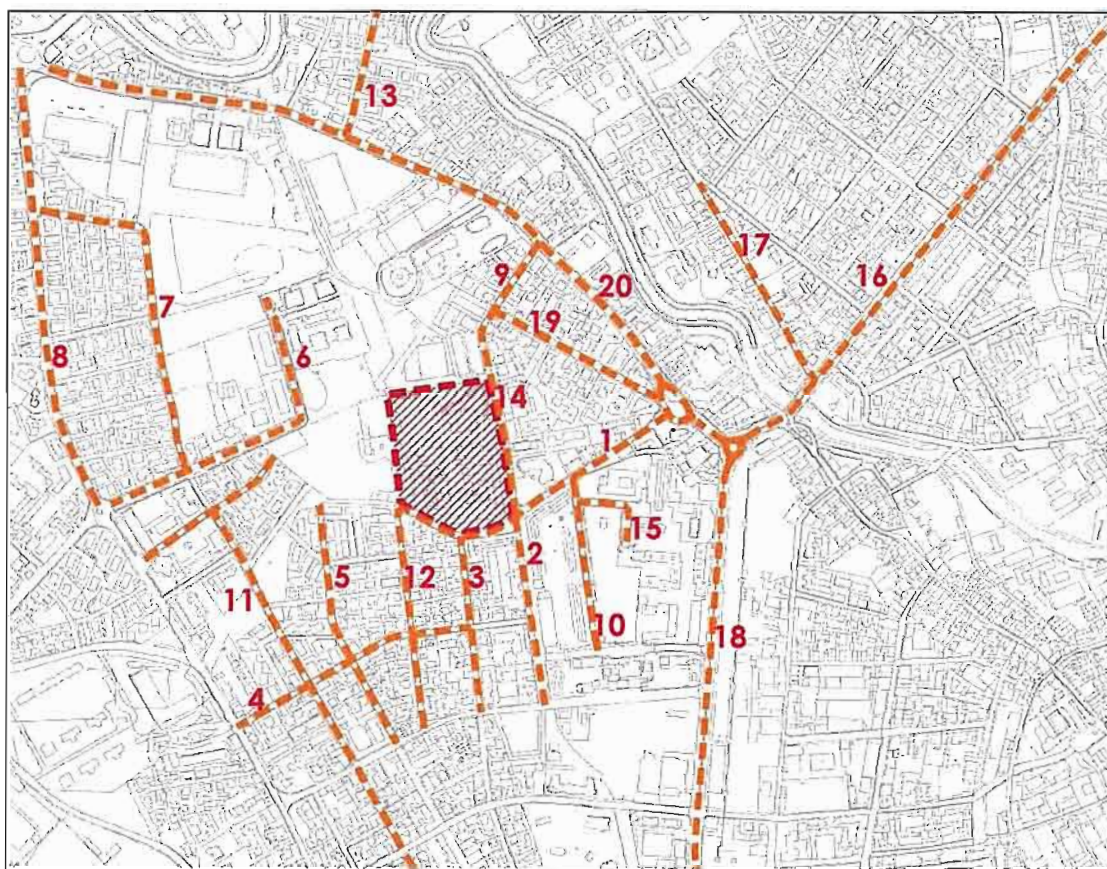


Figura 9 – Grafo delle strade analizzate

Di seguito si riportano le schede di sintesi di alcune strade limitrofe all'area di studio con le principali caratteristiche stradali:

3.1.1.1 Assi stradali

1 – via dei Cappuccini



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso – senso unico
Marciapiedi	sì
Illuminazione	sì
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	sì
Stato della pavimentazione	Sufficiente

Viabilità di carattere urbano che collega via Cengio con Viale Trento.

2 – via Cengio



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Senso unico
Marciapiedi	sì
Illuminazione	sì
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	sì
Stato della pavimentazione	Buono

Viabilità di carattere locale che collega via Battaglione Framarin con via dei Cappuccini, caratterizzata da numerosi stalli per la sosta a pagamento.

3 – via Cimone



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Senso unico
Marciapiedi	sì
Illuminazione	sì
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	sì
Stato della pavimentazione	Discreto

Strada a senso unico che serve la zona residenziale.

4 – via Costantini



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Senso unico
Marciapiedi	si
Illuminazione	si
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	si
Stato della pavimentazione	Sufficiente

Strada locale di servizio alla zona residenziale che connette via Legione Antonini con via dei Mille.

5 – via dei Mille



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	sì
Illuminazione	sì
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	sì
Stato della pavimentazione	Buono

Strada a carattere locale per l'accesso e la distribuzione dell'area residenziale.

6 – via Divisione Julia



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Collegamento
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	si
Illuminazione	si
Pista ciclabile	si
Presenza di sosta a margine	si
Stato della pavimentazione	Buono

Viabilità locale di collegamento tra zone residenziali, caratterizzata da un'ampia sezione stradale.

7 – via Fratelli Stuparich



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Collegamento
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	sì
Illuminazione	sì
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	sì
Stato della pavimentazione	Discreto

Strada di collegamento che lambisce un'area residenziale e un'area libera.

8 – via Giraldi



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Collegamento
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	si
Illuminazione	si
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	si
Stato della pavimentazione	Discreto

Strada di collegamento tra la SS 46 e via Battaglione Val Leogra.

9 – via Cavalli



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Senso unico
Marciapiedi	si
Illuminazione	si
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	si
Stato della pavimentazione	Discreto

Strada locale di accesso all'area residenziale caratterizzata dalla presenza di stalli per la sosta non a pagamento.

10 – via Lussemburgo



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Senso unico
Marciapiedi	si
Illuminazione	si
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	si
Stato della pavimentazione	Sufficiente

Strada di accesso alla zona residenziale e al parco urbano adiacente.

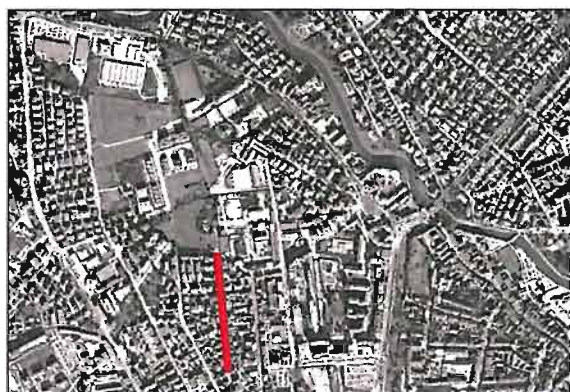
11 – via Mameli



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	sì
Illuminazione	sì
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	sì
Stato della pavimentazione	Discreto

Strada di collegamento locale per l'accesso all'area residenziale.

12 – via Manara



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Senso unico
Marciapiedi	si
Illuminazione	si
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	si
Stato della pavimentazione	Buono

Viabilità a carattere locale dedicata alla zona residenziale.

13 – via Monte Zebio



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	no
Illuminazione	si
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	no
Stato della pavimentazione	Buono

Strada locale per l'accesso alla zona residenziale collegata con viale Trento.

14 – via Monte Zovetto



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	sì
Illuminazione	sì
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	sì
Stato della pavimentazione	Buono

Viabilità locale di accesso all'area residenziale.

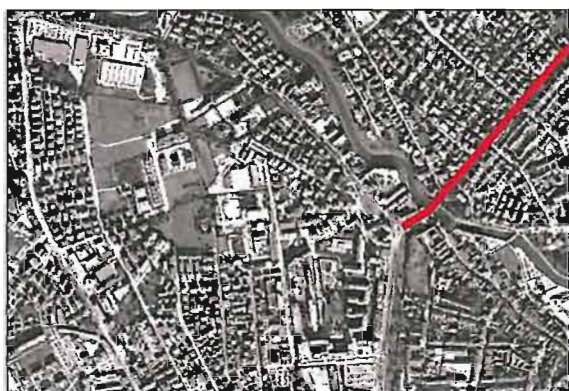
15 – via Strasburgo



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	si
Illuminazione	si
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	si
Stato della pavimentazione	Discreto

Strada di accesso locale all'area residenziale direttamente collegata con viale Trento.

16 – viale Bartolomeo D'Alviano



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Urbana di scorrimento
Numero corsie	4
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	sì
Illuminazione	sì
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	no
Stato della pavimentazione	Ottimo

Importante arteria stradale di collegamento che attraversa la città di Vicenza a nord – ovest.

17 – viale del Broffon



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Senso unico
Marciapiedi	sì
Illuminazione	sì
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	sì
Stato della pavimentazione	Buono

Strada locale a servizio della residenza.

18 – viale Mazzini



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Urbana di scorrimento
Numero corsie	4
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	sì
Illuminazione	sì
Pista ciclabile	sì
Presenza di sosta a margine	no
Stato della pavimentazione	Buono

Strada che collega Vicenza sud con Vicenza nord, infatti da viale Milano si collega con viale Bartolomeo D'Alviano.

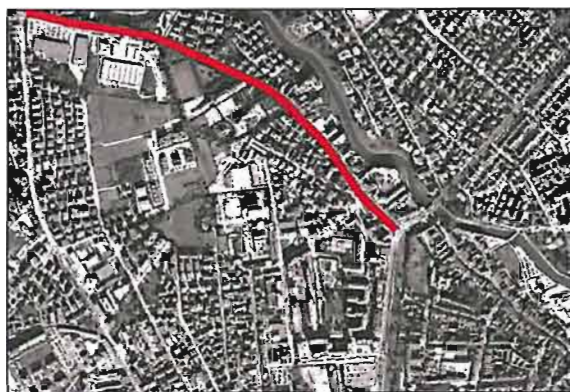
19 – viale Ortigara



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Accesso
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Senso unico
Marciapiedi	si
Illuminazione	si
Pista ciclabile	no
Presenza di sosta a margine	si
Stato della pavimentazione	Discreto

Viabilità locale a senso unico che collega la rotatoria di viale Trento e via dei Cappuccini con via Monte Zovetto e via Luigi Cavalli.

20 – viale Trento



Tipo di strada	Locale
Funzione attuale	Collegamento
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	sì
Illuminazione	sì
Pista ciclabile	sì
Presenza di sosta a margine	sì
Stato della pavimentazione	Ottimo

Importante viabilità locale che collega la SP 46racc (viale del Sole) con viale Mazzini e viale D'Alviano.

3.1.1.2 Intersezioni

Le principali intersezioni presenti nelle immediate vicinanze dell'area di studio coinvolgono via dei Cappuccini e viale Trento. Di seguito si riporta uno schema con l'indicazione delle intersezioni analizzate.



Figura 10 – Schema delle intersezioni analizzate

L'intersezione **1** è costituita da un incrocio a "T" tra via Cimone e via dei Cappuccini. Via dei Cappuccini è a senso unico in direzione ovest, a sua volta via Cimone è a senso unico in direzione sud, quindi si tratta di un bivio.



Figura 11 – Intersezione **1** tra via Cimone e via dei Cappuccini

L'intersezione **2** è tra via Monte Zovetto, via Cengio e via dei Cappuccini. Via dei Cappuccini, a senso unico, ha il diritto di precedenza, su di essa si

innesta via Monte Zovetto, strada a doppio senso, con obbligo di arresto, e via Cengio, a senso unico, con obbligo di arresto e dare la precedenza.



Figura 12 – Intersezione 2 tra via Monte Zovetto, via Cengio e via dei Cappuccini

L'intersezione 3 è tra via dei Cappuccini e via Strasburgo, si tratta di un'intersezione a "T" che immette via Lussemburgo, a doppio senso, su via dei Cappuccini, parzialmente a senso unico. Da via Strasburgo è possibile solo la manovra di svolta a sinistra, mentre da via Dei Cappuccini è possibile l'attraversamento o la manovra di svolta a destra su via Strasburgo.



Figura 13 – Intersezione 3 tra via Strasburgo e via dei Cappuccini

L'intersezione 4 è una rotatoria tra viale Trento, viale Mazzini e viale D'Alviano. Si tratta di una rotatoria di modeste dimensioni con isola centrale a verde e anello di circolazione con due corsie.



Figura 14 – Intersezione 4 tra viale Trento, viale Mazzini e viale D'Alviano

L'intersezione 5 è una rotatoria di forma ovale che connette viale Trento, viale Ortigara e via dei Cappuccini. La rotatoria presenta un'ampia isola centrale a verde completata di adeguata illuminazione e segnaletica. Lungo via Trento si trova una pista ciclabile che affianca la rotatoria.



Figura 15 – Intersezione 5 tra viale Trento, viale Ortigara e via dei Cappuccini

L'intersezione 6 è tra via Cavalli e viale Trento. Via Cavalli è a senso unico, in tal modo le uniche manovre possibili sono la svolta da viale Trento su via Cavalli.



Figura 16 – Intersezione 6 tra via Cavalli e viale Trento

L'intersezione 7 è tra via Cavalli, viale Ortigara e via Monte Zovetto, si tratta di un'intersezione a "T" con isola centrale che permette di incanalare le manovre consentite. Via Cavalli e via Monte Zovetto sono a senso unico e convergono nell'intersezione in oggetto, incanalandosi poi su viale Ortigara, a sua volta a senso unico.



Figura 17 – Intersezione 7 tra via Cavalli e viale Ortigara e via Monte Zovetto

3.2 IL SISTEMA DELLA SOSTA

L'area oggetto del presente studio si trova nel settore 9 (secondo la classificazione comunale) con la presenza nelle vicinanze di stalli di sosta a pagamento. Più precisamente si trovano stalli di sosta contrassegnati da strisce blu nelle seguenti strade:

- via dei Cappuccini;
- via Cengio;

- via Strasburgo;
- via Lussemburgo;
- viale Ortigara;
- viale Trento.

In via Cavalli sono presenti stalli per la sosta non a pagamento.

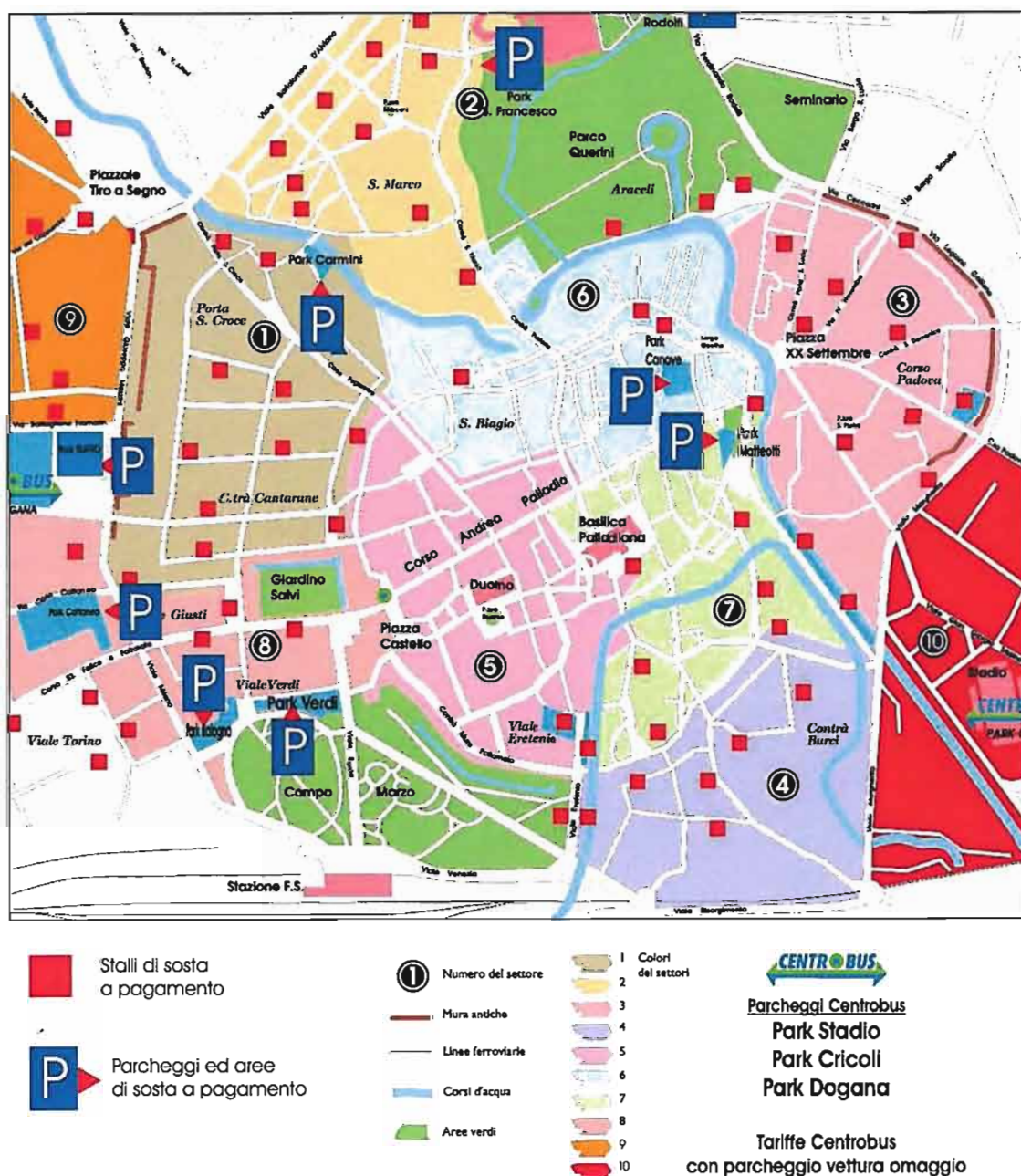


Figura 18 – Carta del centro storico con le aree di sosta a pagamento

3.3 IL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il trasporto pubblico locale è gestito dalla società A.I.M. Mobilità S.r.l., la quale ha in servizio 23 linee.

Attualmente non c'è nessuna linea che transita in fregio a via dei Cappuccini, ma ci sono varie linee che transitano nelle vicinanze. Di seguito si elencano le fermate degli autobus più vicine:

- Fermata di via Battaglione Framarin, a circa 350 metri corrispondenti a 4 minuti di cammino; tale fermata serve la linea n. 5 e la linea n. 1 in servizio serale;



Figura 19 – Fermata direzione viale Giraldi



Figura 20 – Fermata direzione viale Mazzini

- Fermata di viale Trento, a circa 400 metri corrispondenti a 5 minuti di cammino, che serve la linea n.6;



Figura 21 – Fermata direzione viale del Sole, in prossimità di via dei Cappuccini



Figura 22 – Fermata direzione viale del Sole, in prossimità di via Cavalli

- Fermata di viale Mazzini, a circa 550 metri corrispondenti a 6 minuti di cammino, che serve le linee n. 3 – 4 – 6;



Figura 23 – Fermata direzione viale Milano



Figura 24 – Fermata direzione viale Trento

3.4 IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ CICLO-PEDONALE

Il sistema della rete ciclo pedonale risulta essere molto sviluppato nel territorio comunale di Vicenza, sebbene nell'area di interesse non siano presenti percorsi dedicati. I percorsi ciclo-pedonali esistenti limitrofi l'area di interesse sono:

- Pista ciclabile in viale Trento;
- Pista ciclabile in via Divisione Julia.



Figura 25 – Pista ciclabile attraversamento ciclo-pedonale di viale Trento



Figura 26 – Pista ciclabile in via Divisione Julia

Ci sono poi altri percorsi previsti da strumenti urbanisti in corso di esecuzione e/o approvazione e in progetto:

- percorso ciclabile lungo via Battaglione Framarin, che svolta poi su via Cengio e prosegue su via dei Cappuccini, appena ad est dell'area di studio;
- Piste ciclabili che partendo da quella di via Divisione Julia si diramano e si collegano a quella di viale Trento.

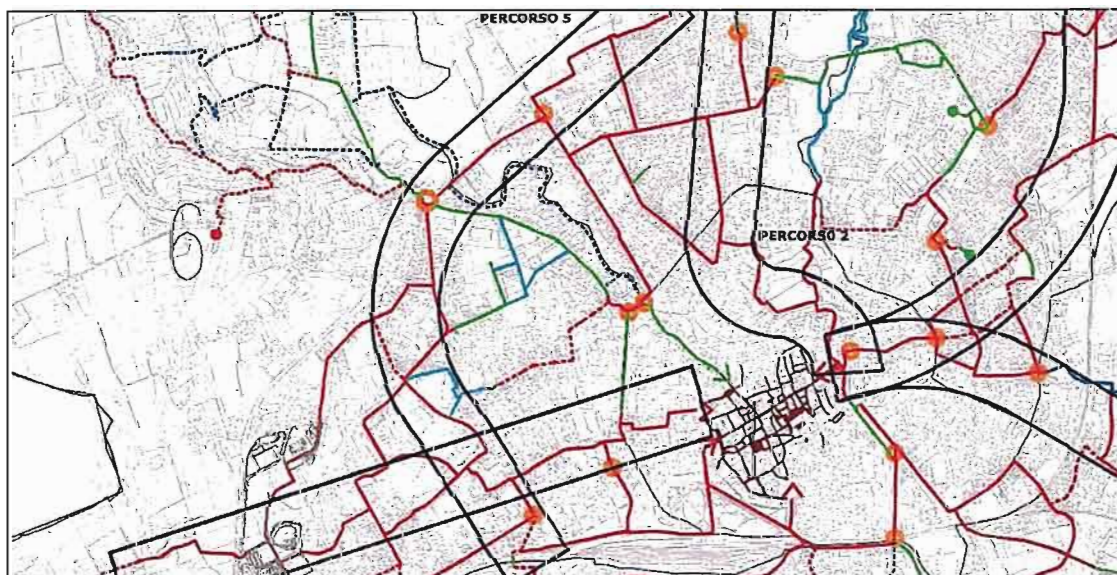


Figura 27 – Estratto del PUT di Vicenza – rappresentazione della rete ciclabile

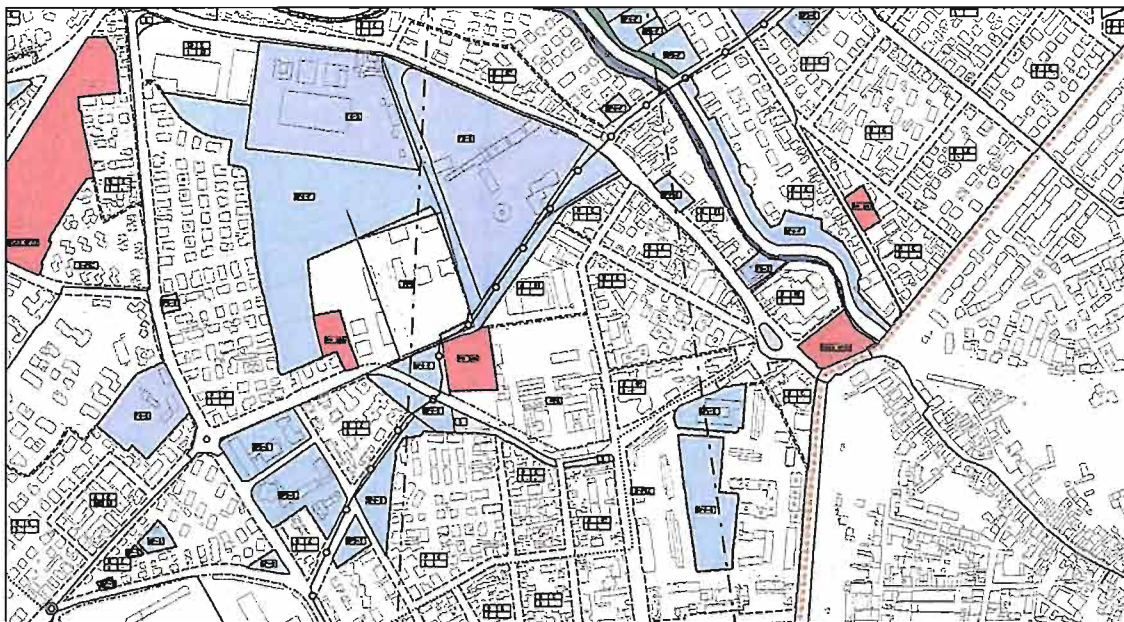


Figura 28 – Estratto del PRG di Vicenza

3.5 FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI

Il Comune di Vicenza ha fornito un estratto del modello di traffico in fase di definizione ai fini della redazione del nuovo PUM comunale.

Come è possibile evincere dall'immagine seguente il traffico nell'intorno dell'area di interesse è di modesta entità, in quanto non direttamente collegata alle principali direttrici di circonvallazione della città.

Il traffico maggiore si rileva su:

1. viale del Sole;
2. viale Armando Diaz;
3. viale Mazzini;
4. viale D'Alviano.

Le strade di connessione tra la viabilità prima citate e le strade che confinano con il lotto presentano un traffico modesto:

5. viale Trento;
6. viale Giraldi;

mentre le strade che confinano con l'area oggetto di studio, quali via dei Cappuccini e via Monte Zovetto, e con quelle direttamente collegate ad esse presentano un flusso di traffico molto modesto e dai valori contenuti.

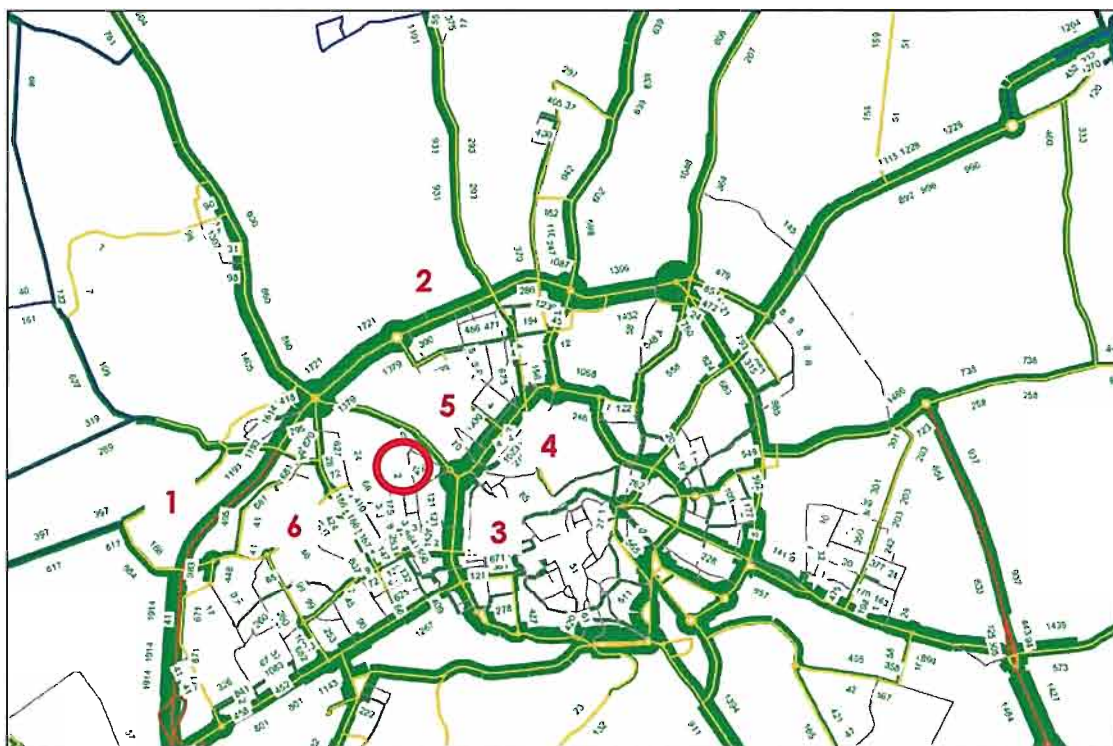


Figura 29 – Estratto del modello del traffico (Comune di Vicenza)

4. VALUTAZIONE D'IMPATTO

4.1 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il piano urbanistico si prefigge la riqualificazione dell'area "ex Zambon" con la proposta di un recupero in linea con gli obiettivi descritti nel PAT e dall'Amministrazione Comunale.

Il perimetro del piano è rappresentato per oltre la metà da una viabilità di quartiere (via Monte Zovetto e via dei Cappuccini), la quale costituisce l'elemento di contatto fra l'area di progetto ed il contesto urbano, organizzato da un tessuto edilizio formato da residenze di tipo unifamiliare o condominiali e la presenza di attività commerciali e direzionali.

La soluzione progettuale per la riconversione dell'area e per il suo inserimento nel tessuto della città prevede una suddivisione funzionale in tre ambiti:

- Una zona a parco di circa 16.050 mq, con inclusa una struttura commerciale/ricreativa (ad esempio un punto di ristoro con possibili attività annesse), percorsi pedonali e ciclabili;
- una zona di circa 3.150 mq per l'insediamento di un parcheggio pubblico;
- una zona residenziale di 7.050 mq.

Nel settore sud-ovest si prevede un'area ricreativa a verde attrezzato con percorsi ciclabili e pedonali e un edificio polifunzionale a servizio del parco. Questo edificio, senza vani interrati, potrà ospitare alcune funzioni commerciali quale un punto di ristoro, un'edicola, spazi pluriuso utilizzabili per riunioni, incontri etc.

Nel settore sud-est è prevista la localizzazione di un parcheggio pubblico a servizio delle opere di progetto e di tutto il tessuto urbano circostante.

Nel settore nord si localizza una zona residenziale di circa 7.050 mq, in cui si prevede la realizzazione di 5.000 mq di autorimesse al piano terra e 30.000

mc residenziali nei successivi 8 livelli, suddivisi in tre corpi di fabbrica. I volumi residenziali consentiranno la realizzazione di circa 75 unità abitative e di un parcheggio a servizio delle residenze di progetto.

Per l'aspetto viabilistico si prevede la costruzione di una rotatoria nell'intersezione tra via dei Cappuccini e via Monte Zovetto, con un nuovo asse viabilistico che percorre trasversalmente il lotto fino al lato nord-ovest. In sommità si prevede il raccordo con la viabilità al limite con il confine a nord, prevedendo la possibilità di realizzare successivamente una ulteriore rotatoria che consentirà il raccordo sul prolungamento di via Divisione Julia e con la viabilità di connessione a viale Trento.



Figura 30 – Planimetria di progetto

4.2 STIMA DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ GENERATA/ATTRATTA

La determinazione del traffico indotto viene effettuata valutando le destinazioni d'uso previste nel comparto.

Attualmente nell'area trovano collocazione:

- 30.000 mc a destinazione residenziale con relativo parcheggio pubblico di circa 2.070 mq;
- 3.150 mq circa a parcheggio pubblico;
- la superficie rimanente sarà destinata a parco urbano.

Le funzioni sopra citate generano flussi di traffico più o meno chiaramente identificabili.

4.2.1 Stima flussi indotti funzione residenziale

Per quanto riguarda il comparto residenziale è prevista la realizzazione di tre edifici a torre di 350 mq circa di otto piani ciascuna, con un volume pari a 30.000 mc complessivi. La stima dei veicoli aggiuntivi è stata effettuata considerando che il volume per abitante teorico è pari a 150 mc. Inoltre si ipotizza che il 70% degli abitanti teorici sia attivo, cioè effettua uno spostamento durante le ore di punta della giornata. Si ipotizza inoltre che il 70% utilizzi il mezzo privato e il 30% il mezzo pubblico. In tale caso i flussi indotti nell'ora di punta sono 98. Si ipotizza inoltre che di questi il 10% sia in ingresso (10) e il 90% sia in uscita (88).

4.2.2 Stima flussi indotti parco urbano

Per quanto riguarda il parco urbano si stima che i flussi indotti siano nulli, in quanto il parco verrà utilizzato principalmente dagli abitanti delle zone limitrofe che lo raggiungeranno a piedi o in bicicletta.

4.2.3 Stima flussi indotti parcheggio pubblico

Per quanto riguarda l'area destinata a parcheggio pubblico si può affermare che non rappresenta una fonte di flussi indotti in quanto non ha

le caratteristiche per essere un parcheggio di grande scambio, infatti presenta 130 stalli, costituendo, di fatto, una migliore organizzazione della sosta già presente nel quartiere, pertanto va quindi a compensare l'eliminazione di alcuni parcheggi determinata dal ridisegno della viabilità, senza rappresentare una fonte di flussi generati/attratti.

In via cautelativa tuttavia si assume che possa attrarre 10 veicoli durante l'ora di punta mattutina considerata, non tanto la sua potenzialità di attrarre veicoli, quanto per il fatto di costituire un'alternativa ai parcheggi della zona. Tale stima si ritiene ragionevole, considerando che l'analisi dei flussi indotti viene effettuata per l'ora di punta del mattino (7:30 – 8:30) di un giorno infrasettimanale medio, in quanto il parcheggio troverà un maggior utilizzo durante le ore centrali della giornata.

4.2.4 Flussi indotti complessivi

La tabella seguente riassume gli spostamenti complessivi generati e attratti dalle funzioni insediative previste nel comparto per un giorno infrasettimanale medio nell'ora di punta del mattino (7:30 – 8:30).

Residenziale		Parco urbano		Parcheggio pubblico		Flussi indotti totali
Attratti	Generati	Attratti	Generati	Attratti	Generati	
10	88	0	0	10	0	108

Dalla tabella si ricava che il totale dei veicoli attratti è pari a 20 veicoli, mentre quelli generati sono pari a 88, con un indotto complessivo pari a 108 veicoli.

4.3 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SULLA MOBILITÀ

Dalle descrizioni dei paragrafi precedenti, si ricava che i flussi indotti, seppure sommati ai flussi attuali, rimangono di modeste entità, non in grado di alterare in maniera significativa l'equilibrio della rete viabilistica attuale.

Infatti i flussi indotti in ingresso al comparto risultano essere 20 veicoli, mentre quelli in uscita 88. Tali flussi si verificano solo nell'ora di punta del mattino, dalle 7:30 alle 8:30.

I veicoli indotti sono rappresentati da numeri contenuti, e si distribuiscono su una rete viabilistica che presenta a sua volta bassi valori di traffico, che a loro volta di ridistribuiscono sulla viabilità composta da viale Trento e viale Giraldi, con un maggiore traffico, sino a diluirsi completamente nella rete principale, che presenta un volume di traffico considerevole.

Quindi si può concludere che gli effetti sulla mobilità sono di entità talmente modesta che risulta difficile quantificare l'impatto, perché talmente contenuto da essere quasi nullo.

5. PROPOSTE DI INTERVENTO PER LA COMPENSAZIONE DEGLI EFFETTI PROVOCATI SULLA MOBILITÀ

5.1 FUNZIONAMENTO E OPERE VIARIE INTERNO ALL'AMBITO

La viabilità all'interno dell'ambito prevede la realizzazione di una strada che si diparte dalla rotatoria di progetto (parte interna al comparto e parte esterna) tra via dei Cappuccini, via Cengio e via Monte Zovetto, attraversa l'area in direzione nord-ovest e svolta ad est, e, percorrendo il lato nord del lotto, si riconnette con via Monte Zovetto. Tale strada presenta larghezza di 7.00 metri, a doppio senso di circolazione, affiancata su un lato dal marciapiede e sull'altro, scostato in misura variabile, un percorso ciclo-pedonale che si congiunge con la rete ciclabile esistente o di progetto.

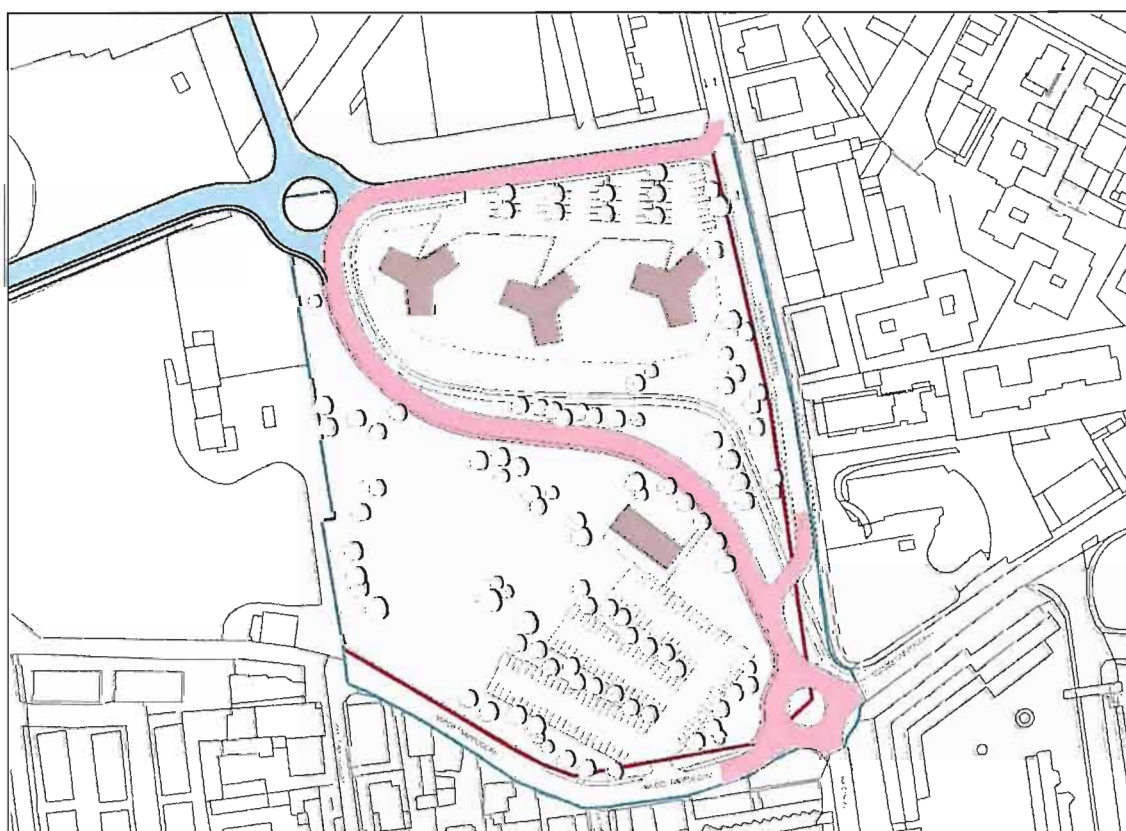


Figura 31 – Schema della viabilità: rosa viabilità di progetto, azzurra viabilità futura

5.2 FUNZIONAMENTO VIABILISTICO ESTERNO ALL'AMBITO

All'esterno dell'ambito si localizza la rotatoria sopra citata che riorganizza l'intersezione tra via dei Cappuccini, via Cengio e via Monte Zovetto. La rotatoria presenta diametro esterno di circa 30 metri, anello di 8 metri e isola centrale del diametro di 14 metri. La viabilità esterna al comparto si compone degli assi stradali descritti nel paragrafo 3.1.1.1, e consistono in:

- via dei Cappuccini;
- via Monte Zovetto;
- via Cengio;
- via Cavalli;
- via Cimone;
- via dei Mille.

Tale viabilità, come precedentemente accennato, è composta per lo più da strade a senso unico, con marciapiedi laterali e stalli di sosta a pagamento a lato strada. Il funzionamento è collaudato dai flussi esistenti che sono rappresentati da numeri limitati.

5.3 INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PREVISTI DALL'AMMINISTRAZIONE ESTERNAMENTE AL COMPARTO

Il Comune di Vicenza prevede interventi infrastrutturali che in futuro miglioreranno l'assetto viabilistico del quartiere, appoggiandosi alla viabilità del comparto ad oggi proposta. Tale assetto potrà consentire il miglioramento del servizio di trasporto pubblico all'interno del quartiere.

La prima ipotesi riguarda la realizzazione di due archi stradali, il primo a nord-ovest del comparto che si congiunge con via Divisione Julia, il secondo a nord che si connette con viale Trento, i quali, assieme alla viabilità di progetto, permettono la formazione di un importante nodo che unisce le principali arterie viabilistiche dell'area. Per la razionalizzazione dell'intersezione si prevede la realizzazione di una rotatoria che gestisce in

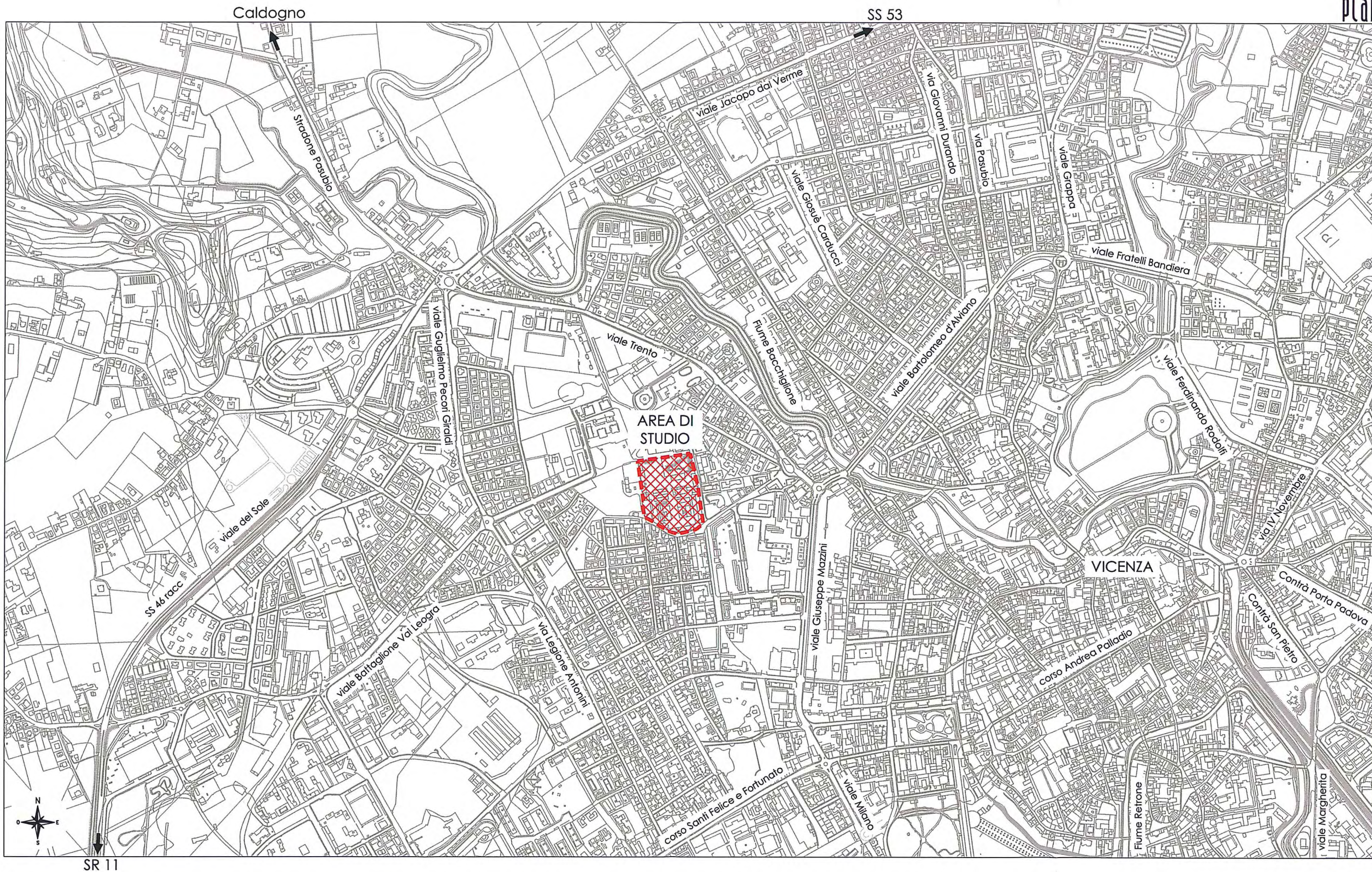
maniera ottimale i flussi provenienti dai quattro rami citati. La viabilità proposta nell'area Zambon tiene già conto degli eventuali spazi necessari per l'inserimento di una rotatoria nell'angolo nord-ovest del lotto e per i raccordi con le nuove strade.


L'altro intervento ipotizzato riguarda il possibile percorso di uno degli autobus urbani della società A.I.M. Mobilità S.r.l..

Su proposta del Comune si prevede la possibilità di far transitare sulla viabilità del comparto una linea di autobus urbani, con relativa fermata, a servizio dei nuovi residenti della zona e della struttura polifunzionale, oltre a servire più capillarmente e razionalmente il quartiere con una dorsale di trasporto pubblico centrale all'abitato.

A. ELABORATI GRAFICI

1. Corografia
2. Schema funzionale
3. Sistema della sosta e del trasporto pubblico
4. Rete ciclabile e pedonale
5. Planimetria di progetto



<p>COMMITTENTE:</p> <p>ZAMBON GROUP</p>	<p>OGGETTO:</p> <p>STUDIO PRELIMINARE DI IMPATTO SUL SISTEMA DELLA MOBILITA'</p>	<p>ELABORATO:</p> <p>COROGRAFIA</p>	<p>SCALA GRAFICA 1:10.000</p> <p>0 m 100 200 300 400 500 m</p> <p>LEGENDA</p> <p> Area di studio</p>	<p>DATA: luglio 2012</p>	<p>1</p>
---	--	-------------------------------------	---	--------------------------	----------

