

REGIONE AUTONOMA FRIULI – VENEZIA GIULIA  
PROVINCIA DI PORDENONE  
COMUNE DI PORDENONE

ANALISI IN MATERIA DI MOBILITA' A  
SUPPORTO DEL PAC di INIZIATIVA PRIVATA DI  
VIA PRASECCO

## **RELAZIONE**

Gennaio 2017

*Arch. Luciano Snidar*

## **COMUNE DI PORDENONE**

### **ANALISI IN MATERIA DI MOBILITA' A SUPPORTO DEL PAC DI INIZIATIVA PRIVATA DI VIA PRASECCO**

#### **1. Obiettivi dello studio**

La presente relazione viene redatta in occasione della redazione del P.A.C. di iniziativa privata individuato nella scheda n. 83 zona H2 ambito di via Prasecco e costituisce un'integrazione allo studio della mobilità redatto dall'ing. Fiorella Honsell allegato al nuovo Piano del settore del Commercio del Comune di Pordenone.

Si premette che lo studio dell'ing. Honsell riguarda le previsioni per le superfici di vendita superiori ai 1.500,00 mq. di vendita in quanto rilevanti per gli effetti che queste producono sul traffico mentre per le superfici inferiori (come nel nostro caso) sono considerate marginali in quanto considerate aree di quartiere e che non generano un traffico indotto che alterano i flussi di traffico.

Di seguito si riportano alcuni stralci della relazione Honsell che confermano quanto esposto in premessa.

Con riferimento allo sviluppo infrastrutturale, si ricorda innanzitutto che il sistema territoriale in argomento è contemporaneamente interessato da importanti trasformazioni che riguardano la S.S. 13 e coinvolgeranno a breve il collegamento con Cordenons, da diversi interventi attuati a livello comunale, che interessano principalmente le intersezioni e da alcune importanti opere programmate a livello regionale, in primo luogo la bretella tra la A 28 ed il nuovo nodo situato immediatamente ad ovest di Ponte Meduna. Oltre a ciò, sono in corso anche trasformazioni di natura localizzativa, sia in ambito urbano, che extraurbano, anche sovracomunale (aperture di strutture di vendita, in primo luogo quelle già appartenenti al parco Commerciale Meduna).

A questo proposito ed anche alla luce del nuovo studio di settore condotto per il Piano Comunale del Commercio, che ha ravvisato possibili modificazioni dell'assetto complessivo degli ambiti commerciali e dell'iter temporale di attivazione dei diversi comparti del Parco Meduna rispetto alle precedenti previsioni, nonché la presenza di altri siti in zona limitrofa, si sono individuati nuovi scenari previsionali per la mobilità. Questi scenari, frutto di analisi e valutazioni preliminari, hanno sostanzialmente seguito il principio informatore di individuare la sostenibilità degli ambiti in più momenti connessi sostanzialmente a tre scenari infrastrutturali: il primo, corrispondente all'apertura all'esercizio delle cosiddette "opere ANAS sud" (che riguardano principalmente il nodo ad ovest del Meduna), il secondo al completamento anche delle cosiddette "opere ANAS nord" (che riguardano il nodo tra la Pontebbana e la via Prasecco ed alcune opere accessorie) ed il terzo che contempla anche la realizzazione della sopra menzionata "bretella" tra la A 28 e la S.S. 13, attualmente in progettazione. E' peraltro chiaro che lo sviluppo della rete nei termini auspicati non potrebbe che favorire il riequilibrio dei flussi, consentendo una migliore gerarchia viaria e pertanto anche una maggiore funzionalità del sistema. Si è però preferito condurre le analisi in termini precauzionali, assumendo esclusivamente gli scenari più limitativi.

Si trattava quindi, partendo da queste tre configurazioni infrastrutturali, cui vanno collegate anche le opere viarie funzionali all'attivazione delle varie attività commerciali previste, di individuare gli insiemi di ambiti sostenibili, sotto il profilo del traffico indotto, in ciascuno di questi scenari.

Naturalmente, per poter valutare le situazioni di carico, è stato necessario stimare i flussi di traffico indotti dalle strutture commerciali e questa operazione è stata condotta anche sulla base degli effettivi volumi veicolari che i primi due ambiti situati nella zona del Parco Meduna hanno realmente generato. Nello scenario di partenza sono quindi già "inglobati" gli effetti determinati dall'apertura delle superfici già autorizzate, costituite da una prima fase per l'ambito A (poco meno di 3400 mq) e da una prima fase per l'ambito C (8200 mq).

Alla luce di quanto sopra va quindi osservato che il percorso di sviluppo dell'area

commerciale del Parco Meduna inizialmente ipotizzato si è, nel corso dei mesi trascorsi, gradualmente perfezionato, sia sul piano della configurazione stradale, che su quello più strettamente connesso alle realizzazioni insediative, permettendo quindi di disporre oggi di elementi più certi. Ciò ovviamente permette anche di perfezionare gli scenari predittivi in termini di mobilità.

Sempre per quanto attiene al Parco Meduna, nell'individuazione di questi scenari, si è comunque dovuto tenere conto non soltanto delle esigenze e dei vincoli pertinenti a ciascun soggetto presente nella zona commerciale in questione, ma anche di alcune loro imprescindibili sinergie, in quanto tutti appartengono ad un medesimo sistema, peraltro basilare nel funzionamento di un territorio molto complesso.

## **2. Scenario esistente**

Lo stato di fatto, evidenzia, in particolare, il carico veicolare che interessa: la Pontebbana tra il ponte sul Meduna e l'intersezione con l'asse di viale Grigoletti, la direttrice principale che comprende via Udine, viale Martelli, viale Dante, viale Marconi e la stessa viale Grigoletti, le viabilità interne e trasversali alle due direttrici suddette, quelle che collegano la città alla A 28, i tronchi di viabilità che portano a Cordenons, a San Quirino e a Roveredo, il Ring che contorna il centro storico, l'asse di via Cappuccini, l'asse di viale Treviso (S.P. 35) e le viabilità locali che interagiscono con il tratto di S.S. 13 interno al Comune.

Alcune recenti trasformazioni riguardano la rotatoria ad ovest di ponte Meduna, con il sovrappasso finalizzato a separare il traffico di transito da quello distribuito dal nodo stesso a raso, la rotatoria sulla S.P. 35, che svincola le rampe dirette/provenienti dalla A 28 e la rotatoria tra viale Treviso e via Dogana. Nello scenario esistente sono inoltre presenti gli attuali collegamenti tra il nodo del Meduna e le vie Musile e Prà. A questo proposito si osserva che il collegamento definitivo con Cordenons è stato inserito nel secondo scenario infrastrutturale di previsione, contemporaneamente alle "opere ANAS nord" e alle altre opere che riguardano via Prasecco ed i collegamenti con le vie Praverde e Pralongo. E' stato

poi realizzato il nuovo allacciamento a via Udine, per cui, già oggi, l'ingresso e l'uscita dalla città da questo asse avvengono in sicurezza e più agevolmente che in passato. Nello stato di fatto è stata comunque mantenuta anche l'uscita diretta sulla Pontebbana verso Fiume Veneto, che nel progetto ANAS definitivo non viene contemplata. Sempre nella situazione esistente, l'accesso al Centro commerciale Meduna da nord (AMBITO C ESISTENTE, già realizzato) avviene mediante un'opera di svincolo a due livelli, che consente di evitare le manovre di svolta in conflitto con i flussi sulla Pontebbana.

Si sottolinea che, ai fini delle presenti valutazioni e sulla scorta degli studi precedenti, si è assunto lo scenario di punta del pomeriggio feriale come quello più significativo, in quanto in esso vi è contemporaneità di più componenti, tra cui quella connessa alle attività lavorative, che è preponderante nella zona di studio e comporta un consistente traffico pesante, praticamente assente al sabato pomeriggio.

Con riferimento ai recenti rilievi, si ritiene di riportare un aspetto di interesse che riguarda i flussi veicolari in ingresso e uscita dal Centro commerciale Meduna a regime. Dopo un periodo di forte affluenza, immediatamente seguente l'apertura del centro, in cui si sono registrati valori molto alti (attorno ai 550 – 600 veicoli nell'ora di punta sia in ingresso, che in uscita), fatto questo che ha comportato anche un innalzamento dei valori sul tronco di Pontebbana afferente (con punte di 1500 - 1600 veic.eq./h per senso di marcia, quindi in prossimità della capacità), i volumi che attualmente interessano la struttura di vendita, in un'ora del pomeriggio feriale, si attestano attorno ai 320 veic./h, sempre sia in ingresso, che in uscita. Un lieve incremento di afflusso nella zona è stato osservato dopo l'apertura della prima fase dell'ambito A (se ne è tenuto conto nel modello con un centinaio di mezzi, sia in ingresso, che in uscita). E' anche interessante notare che il traffico indotto tende a provenire da nord.

Nella ricostruzione dello stato di fatto, naturalmente queste componenti di traffico indotto non sono più distinguibili dal resto dei flussi.

A questo proposito è utile osservare che, a seguito dell'apertura di questi insediamenti, il traffico che interessa il sistema non ha subito significative

modificazioni, nei valori complessivi. In altri termini, dopo il periodo iniziale, il sistema globale si è riassetato ed appare difficile individuare le variazioni su specifici tronchi stradali, fatte salve le normali fluttuazioni del fenomeno, anche di natura stagionale.

Si può pertanto intuire che le aliquote indotte dalle strutture commerciali in argomento siano composte solo parzialmente da nuovi utenti della viabilità, in particolare della Pontebbana, e siano costituite, per buona parte, da utenti già presenti. Per contro, gli utenti abituali, che conoscono bene le caratteristiche della rete di un certo territorio, tendono, se non interessati a raggiungere le grandi strutture di vendita, a trovare nuovi itinerari alternativi dove, a fronte di un eventuale leggero aumento di percorso, si beneficia di maggiore scorrevolezza del traffico. Si era peraltro già osservato che il sistema infrastrutturale studiato presenta ancora considerevoli disomogeneità nei livelli di fruizione, con un ampio insieme di archi sottoutilizzati.

Non si esclude peraltro, anche in questo caso, il manifestarsi di situazioni di particolare affluenza in periodi specifici, come quello che anticipa le festività natalizie o quello dei saldi e delle promozioni. Un'offerta commerciale diversificata, in una certa zona, può contribuire comunque a ridurre i picchi.

In definitiva, le condizioni operative del sistema studiato garantiscono, nella situazione attuale, buoni livelli di funzionamento quasi ovunque, considerando anche che si tratta di uno scenario di punta. I maggiori appesantimenti si verificano, come è da attendersi, su alcuni archi urbani e sui tronchi storicamente più utilizzati della Pontebbana.

Nella realtà, quote anche non del tutto trascurabili di utenti utilizzano anche la rete locale nei propri spostamenti, specialmente in condizioni prossime alla capacità delle strutture principali o, ad esempio, per evitare una potenziale attesa ad un semaforo. Siccome però, nel modello, la domanda di traffico comprende praticamente tutti i movimenti (deriva da rilevamenti diretti in un numero elevato di sezioni stradali, come in questo caso), si possono verificare, nelle simulazioni, fenomeni di "accorpamento" di flussi su alcuni archi della rete. Ciò di fatto determina una rappresentazione leggermente sovrastimata rispetto alle reali

condizioni sulla strada.

### **3. Descrizione dello scenario di progetto:**

Dal punto di vista infrastrutturale, come più sopra già anticipato, gli scenario previsionale “significativo”, comprende la realizzazione delle “opere ANAS nord” ossia del nuovo nodo tra la Pontebbana e via Prasecco comprensivo di una rotatoria di distribuzione a raso. A seguito di questo nuovo collegamento, viene dismesso il ramo tra la rotatoria ANAS ad ovest del Meduna e via Prà, che compariva, in via temporanea, nelle prime due fasi. E’ inoltre prevista la ristrutturazione del tratto di via Musile verso nord la realizzazione della rotatoria di estremità, tra le suddette vie e la via Prasecco nonché la sistemazione della stessa via Prasecco per circa 350 metri (grosso modo fino al tratto di competenza ANAS).

In questa fase si è verificata la sostenibilità del completamento delle previsioni di superfici commerciali per il Parco Commerciale Meduna e quindi la realizzazione degli ambiti A, B, C, D ed E e del PAC in oggetto.

Si precisa che le superfici di vendita impiegate nei calcoli di sostenibilità viaria sono state arrotondate sempre per eccesso in via prudenziale. Per quanto attiene all’assegnazione di queste componenti di traffico aggiuntivo si è operato proporzionalmente ai pesi di tutte le polarità O/D, con ciò mantenendo un approccio cautelativo, in quanto, così facendo, si “caricano” maggiormente proprio gli archi che già sono più interessati dal traffico.

Con riferimento alle opere connesse alle realizzazioni commerciali del Parco Meduna, si aggiunge che, già nello studio precedente, si era individuata una esigenza prioritaria nella realizzazione della “rotatoria”, che permetterà di gestire con efficienza e sicurezza le manovre su via Musile.

Si evince quindi innanzitutto la necessità di realizzare gli snodi tra la rotatoria di via Prasecco e quelle di via Musile ed il collegamento tra essi. I rilevamenti sul traffico attratto dall’insediamento commerciale già esistente suggeriscono, a questo punto, che la maggiore attrazione si avrebbe da nord e questo, unito alla necessità di

garantire un accesso agli ambiti che si affacciano su via Musile, determina la necessità di completare anche gli interventi su questa via.

Contemporaneamente, anche a fronte di una maggiore prevedibile frequentazione della via Prasecco in quanto collegamento diretto con la Pontebbana (attraverso le “opere ANAS nord”) è logico pensare di sistemare anche il nodo tra via Musile e le vie Prasecco, , onde evitare che un incremento di movimenti in queste intersezioni determini non soltanto delle disfunzioni, ma anche delle situazioni di rischio, a causa della difficoltosa lettura della rete da parte soprattutto di utenti non abituali. Conseguentemente, è apparso logico ipotizzare anche il completamento della “rotatoria”.

L’analisi ha poi riguardato possibili scenari che potrebbero presentarsi in alternativa o anche contemporaneamente, e riguarda la realizzazione, sempre assieme a quanto previsto al Parco Commerciale Meduna, di una serie di altri ambiti ubicati sul territorio comunale (definiti AMBITI G, H, I, M, N ed O). Infine, uno scenario, che prevede la realizzazione di tutte le grandi superfici previste dal Piano di Settore del Commercio, quindi la concomitante attuazione di tutte le previsioni.

Con riferimento a questi scenari “accorpati” si fa osservare che appare alquanto difficile e soprattutto aleatorio ipotizzare particolari sequenze temporali di attuazione parziale delle superfici ed ancor più problematico risulta connettere qualcuna di queste o insiemi delle stesse a singoli interventi infrastrutturali di portata sovracomunale. Per contro, è logico ipotizzare che ciascuna, nell’ambito di stretta pertinenza, possa individuare i provvedimenti viabilistici più opportuni per soddisfare i criteri di funzionalità e sicurezza della circolazione.

Sono indicate le caratteristiche delle superfici degli ambiti situati all’esterno del Parco Commerciale Meduna, per i quali sono state condotte le verifiche di sostenibilità generale. Per quanto attiene al metodo di calcolo del traffico indotto, si sono evidenziati i valori che si otterrebbero applicando il metodo parametrico e quelli che si sono ottenuti, con valutazioni più mirate, sulla base di ipotesi di tipologia commerciale. In questo secondo caso si è fatto anche riferimento ad una stima più precisa dei possibili bacini di utenza, tenendo conto che queste strutture



sono suscettibili di rivestire una valenza più locale, che extracomunale. Nei calcoli condotti si è scelto di fare riferimento ai valori più elevati delle stime, sempre sotto un profilo prudenziale. L'esperienza delle attività già aperte sta rivelando dati con ogni probabilità più contenuti di quelli emersi ed adoperati nel presente studio. Conseguentemente, i risultati delle simulazioni e delle verifiche numeriche di capacità viaria effettuate vanno considerati come limiti superiori delle situazioni effettive di carico che potranno verificarsi.

Sintetizzando i risultati delle analisi svolte si può affermare che, pur risultando la rete nel suo complesso in condizioni accettabili di esercizio per effetto del contemporaneo aumento di traffico sia derivante dal completamento del Parco Commerciale Meduna, e dalla realizzazione dell'area commerciale oggetto del progetto in esame, la realizzazione della rotatoria sulla SS 13 e via Prasecco non evidenzia criticità.

A fronte degli scenari infrastrutturali e delle ipotesi previsionali assunte, si può quindi concludere in sintesi che, per lo sviluppo e completamento del Parco Commerciale Meduna, e dell'ambito di cui alla scheda n. 83 la realizzazione degli interventi ANAS già programmati e delle opere così come descritte sono coerenti ed in grado di sostenere l'aumento di traffico che la nuova area commerciale produce.