



COMUNE DI GENOVA

DELIBERAZIONE ADOTTATA DALLA GIUNTA COMUNALE
NELLA SEDUTA DEL 05/03/2015

Presiede: Il Vice Sindaco Bernini Stefano
Assiste: Il Segretario Generale Mileti Pietro Paolo

Al momento della deliberazione risultano presenti (P) ed assenti (A) i Signori:

1	Doria Marco	Sindaco	A
2	Bernini Stefano	ViceSindaco	P
3	Boero Pino	Assessore	P
4	Crivello Giovanni Antonio	Assessore	P
5	Dagnino Anna Maria	Assessore	P
6	Fiorini Elena	Assessore	P
7	Fracassi Emanuela	Assessore	A
8	Garotta Valeria	Assessore	A
9	Lanzone Isabella	Assessore	A
10	Miceli Francesco	Assessore	P
11	Piazza Emanuele	Assessore	P
12	Sibilla Carla	Assessore	P

DGC-2015-35 APPROVAZIONE QUADERNO DELLA MOBILITÀ N. 1
“LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DELLE VERIFICHE
DI IMPATTO TRASPORTISTICO” IN SOSTITUZIONE DEL
PRECEDENTE, APPROVATO CON DELIBERAZIONE
DELLA G.C. N.352/2012

Su proposta dell'Assessore alla Mobilità e Traffico, dott.ssa Anna Maria Dagnino;

Premesso:

- che con delibera di Giunta Comunale n.352/2012 sono stati approvati i documenti aventi ad oggetto la correlazione tra l'attività urbanistico-edilizia e gli aspetti legati al tema della circolazione stradale, denominati "Quaderni della Mobilità";
- che, in particolare, con la sopraccitata deliberazione sono stati approvati i "Quaderni della Mobilità" Quaderno numero 1 "Linee guida per la redazione delle verifiche di impatto trasportistico" e il Quaderno numero 2 "Linee guida per il dimensionamento degli stalli di sosta sul suolo pubblico";

Considerato:

- che con DCR n. 31 del 17/12/2012 della Regione Liguria avente ad oggetto "la nuova programmazione commerciale ed urbanistica in materia di commercio al dettaglio in sede fissa dopo le liberalizzazioni", in attuazione della L.R. n.1/2007, sono stati approvati nuovi indirizzi e criteri in adeguamento ai principi comunitari e alla novellata normativa statale;
- che il Quaderno della Mobilità n.1 "Linee guida per la redazione delle verifiche di impatto trasportistico" è stato predisposto sulla base dei criteri e degli indirizzi della precedente programmazione regionale approvata con D.C.R. n. 18/07;
- che la sopravvenuta DCR. 31/12, stabilisce ai paragrafi 5, 14 e 15 dell'allegato costituente parte integrante e sostanziale del provvedimento, nuovi criteri e indirizzi per nuovi insediamenti di grandi strutture di vendita, centri commerciali, aggregazioni di esercizi singoli, parchi commerciali, distretti commerciali tematici, per il Piano Commerciale Comunale e Criteri di verifica e adeguamento degli strumenti urbanistici comunali, prescrivendo, tra l'altro, che le Medie Strutture di Vendita (SNV maggiore di 100 mq. nei centri storici e SNV maggiore di 250 mq. nelle altre zone del territorio comunale) e le Grandi Strutture di Vendita (SNV superiore a mq. 1500) debbano presentare sistemi di accessibilità ottimali per minimizzare l'impatto della struttura sull'efficienza della rete stradale;

Ritenuto pertanto necessario procedere, in ottemperanza alle nuove disposizioni, all'aggiornamento del Quaderno della Mobilità n.1 "Linee guida per la redazione delle verifiche di impatto trasportistico" con il quale vengono definiti i criteri per la redazione delle valutazioni trasportistiche dei progetti riguardanti tutti gli interventi che comportino la realizzazione di nuovi parcheggi, o insediamenti di funzioni attrattori di traffico, sull'intero territorio comunale se non già disciplinate da specifiche e separate norme;

Visti:

- il Codice della Strada con particolare riferimento agli artt. 1-2-3-4-11-12-35- 37;

- il D.P.R. 16-12-1992, n. 495 con particolare riferimento agli artt. 2-3-4-5-8-25-26-27-28-29-44-45-46-60-61-75;
- il D.M. n. 6792 del 5 novembre 2011 del Ministero Infrastrutture e Trasporti inerente le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;
- il D.M. n. 1699 del 19 aprile 2006 del Ministero Infrastrutture e Trasporti inerente le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali;
- il P.U.C. 2000 tutt'ora vigente approvato con D.C.R. n. 44 in data 10-3-2000 per le parti inerenti gli aspetti della mobilità e della circolazione stradale;
- il P.U.C. 2011 adottato con delibera di C.C. n. 92 in data 7-12-2011 per le parti inerenti gli aspetti della mobilità e della circolazione stradale e con particolare riferimento all'art. 17 delle Norme Generali e ai Principi Fondativi del Piano contenuti nella relazione descrittiva dell'apparato normativo;
- la Legge Regionale n. 1/2007 e la conseguente D.C.R. n. 18 del 8-5-2007 avente ad oggetto gli indirizzi e i criteri di programmazione commerciale ed urbanistica;

Visti gli allegati pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile del presente provvedimento espressi rispettivamente dal Responsabile del Servizio competente e dal Responsabile di Ragioneria, nonché l'attestazione sottoscritta dal Responsabile del Servizio Finanziario ed il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale;

La Giunta, previa regolare votazione, all'unanimità
DELIBERA

di approvare per i motivi sopra esposti il Quaderno della Mobilità n. 1 "Linee guida per la redazione delle verifiche di impatto trasportistico" allegato quale parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, adeguato in ottemperanza ai criteri e alle direttive della nuova programmazione commerciale ed urbanistica in materia di commercio in sede fissa dopo le liberalizzazioni, che sostituisce il precedente "Quaderno" n. 1 approvato con deliberazione della G.C. n. 352/2012.

Attesa l'urgenza di provvedere la Giunta, previa regolare votazione, all'unanimità dichiara immediatamente eseguibile il presente provvedimento ai sensi dell'art. 134 - comma 4 - del T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

Il Vice Sindaco
Stefano Bernini

Il Segretario Generale
Pietro Paolo Mileti



COMUNE DI GENOVA

CODICE UFFICIO: 125 2 0

Proposta di Deliberazione N. 2015-DL-7 DEL 26/01/2015

OGGETTO: Approvazione Quaderno della Mobilità n. 1 “Linee guida per la redazione delle verifiche di impatto trasportistico” in sostituzione del precedente, approvato con deliberazione della G.C. n.352/2012

ELENCO ALLEGATI PARTE INTEGRANTE

Nuovo Quaderno n. 1 mobilità

Il Direttore
Dott. Francesco Pellegrino



COMUNE DI GENOVA

QUADERNO NUM. 1

Linee Guida
per la redazione delle verifiche
di impatto trasportistico

Rev. 1 - 1 dicembre 2014

INDICE

1 Premessa.....	2
2 Ambito di applicazione.....	3
3 Normativa di riferimento.....	3
4 Regole generali presenti nella normativa vigente.....	3
5 Definizione delle tipologie di intervento.....	4
6 Contenuti della verifica di traffico.....	5
6.1 Definizione dell'area di studio e caratteristiche del rilievo.....	5
6.2 Rilievo dei dati di traffico.....	8
6.3 Verifica della capacità.....	9

1 Premessa

Lo studio della mobilità veicolare costituisce un elemento di sempre maggiore rilievo nella pianificazione degli interventi sul territorio.

Infatti negli ultimi anni il crescente aumento della domanda di mobilità ha dato risalto all'importanza della funzionalità dell'infrastruttura viaria. In particolare l'offerta di reti stradali debitamente progettate e dimensionate sulla base dei carichi previsti è diventata una necessità primaria per la vivibilità della città e la sostenibilità dei trasporti.

A conforto di questa tesi soltanto nel 2001 e nel 2006 sono entrate in vigore rispettivamente le normative sulla costruzione delle nuove strade e delle nuove intersezioni, normative anticipate con il Codice della Strada del 1992.

Naturalmente anche gli strumenti urbanistici tengono conto del ruolo di rilievo che le viabilità assolvono nella tessitura della città, prescrivendo puntuali indicazioni e prescrizioni al fine di garantire la tutela delle infrastrutture nella regolamentazione dell'attività edificatoria.

Un altro aspetto che è oggetto di pressante richiesta è la disponibilità di spazi di parcheggio pubblici, privati ed a servizio di attività commerciali. In particolare con l'avvento delle grandi e medie strutture di vendita che prevedono ampi spazi di parcheggio per la clientela, si sono venuti ad avere poli di attrazione capaci di condizionare significativamente il comportamento dell'utenza con riflessi importanti sulla mobilità veicolare.

A tale proposito la Regione Liguria con Deliberazione del Consiglio Regionale n.18 del 8-5-2007, in attuazione della L.R. 1/2007, ha prescritto l'obbligo di condurre una verifica trasportistica per le strutture commerciali con dotazioni di parcheggio superiori alle 150 unità dettandone le modalità di realizzazione. In seguito con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 31 del 17-12-2012 è stata introdotta la nuova programmazione commerciale ed urbanistica in materia di commercio al dettaglio in sede fissa che sostituisce integralmente la precedente delibera 18.

In analogia, ma riferendosi più generalmente ai parcheggi privati e pertinenziali si collocano anche la prescrizione del P.U.C. 2000 ove le norme contenute negli artt. BA10 e 51.7 bis richiedono la verifica sul traffico per gli interventi che riguardano la realizzazione di autorimesse e parcheggi pertinenziali.

Anche il nuovo progetto preliminare di P.U.C. 2011 (adottato con delibera di C.C. numero 92 in data 7-12-2011), in corso di definitiva approvazione, all'art. 17 richiede la verifica sul traffico per gli interventi che prevedono la realizzazione di un numero di parcheggi superiore alle 50 unità o insediamenti commerciali con S.N.V. (superficie netta di vendita) superiore a 1000 mq.

Infine la realizzazione di nuove strade, comportando nuovi punti nodali della viabilità, richiede verifiche puntuali per assicurare la sostenibilità del sistema infrastrutturale.

Con il presente documento la Civica Amministrazione intende definire le Linee Guida per la redazione delle Verifiche di Impatto Trasportistico in modo tale da strutturare e disciplinare i contenuti e le modalità di redazione che i proponenti sono tenuti a rispettare in fase di presentazione dei progetti.

2 Ambito di applicazione

Le presenti linee guida sono da seguirsi nella redazione delle valutazioni trasportistiche dei progetti riguardanti tutti gli interventi che comportino la realizzazione di nuovi parcheggi o insediamenti di funzioni attrattrici di traffico nonché la creazione di nuove viabilità, sull'intero territorio comunale.

3 Normativa di riferimento

- Il Piano Urbanistico Comunale 2000 (vigente);
- Il Piano Urbanistico Comunale 2011, adottato con Delibera di C.C. in data 7-12-2011
- Legge Regionale 1 del 2 gennaio 2007 “Testo unico in materia di commercio”;
- Delibera di Consiglio Regionale – Assemblea Legislativa della Liguria 17.12.2012 n. 31 “Nuova programmazione commerciale ed urbanistica in materia di commercio al dettaglio in sede fissa dopo liberalizzazioni-L.R. 2007 n. 1 (Testo unico in materia di commercio)”
- Nuovo Codice della Strada D. Lgs n. 285/92
- D.P.R. 495/92
- D.M. 5/11/2011 n. 6792 e s.m. e i
- D.M. 19/4/2006 n. 1699

4 Regole generali presenti nella normativa vigente

Gli articoli 51.7 bis e la norma BA 10 del P.U.C. 2000 tutt'ora vigente, prevedono che la realizzazione di parcheggi sia subordinata ad una verifica sul traffico commisurata all'entità dell'intervento.

Il nuovo progetto preliminare di P.U.C. 2011, adottato con Delibera di C.C. in data 7-12-2011 contiene i seguenti indirizzi e prescrizioni:

- A) all'art. 17 delle Norme Generali: i progetti che prevedono una capacità di parcheggio superiore a 50 posti auto devono essere corredati da uno studio di traffico esteso ad un ambito territoriale significativo, che dimostri la capacità della rete infrastrutturale di supportare i carichi di traffico indotti dall'intervento proposto;
- B) al punto 3.3 dell'art. 17 delle Norme Generali: le attività commerciali con S.N.V superiore a mq. 1000 devono produrre una verifica di impatto sulla viabilità, attraverso uno studio di traffico esteso ad un ambito territoriale significativo che dimostri la capacità della rete infrastrutturale di supportare i carichi di traffico indotti dall'insediamento proposto;

- C) il documento “relazione descrittiva dell’apparato normativo” – punto 6 dei Principi Fondativi del Piano – : si prefigge di limitare la costruzione di nuove strade e di nuovi parcheggi in città, quest’ultimi considerati quali attrattori di traffico;

Infine la Legge Regionale sul commercio e la conseguente Deliberazione del Consiglio Regionale n.31 del 17-12-2012 ai paragrafi 5, 14 e 15 dell’allegato costituente parte integrante e sostanziale del provvedimento, stabilisce criteri e indirizzi per nuovi insediamenti di grandi strutture di vendita, centri commerciali, aggregazioni di esercizi singoli, parchi commerciali, distretti commerciali tematici e criteri di verifica e adeguamento degli strumenti urbanistici comunali, prescrivendo, tra l’altro, che le Medie Strutture di Vendita (S.N.V. superiore a 100 mq nei centri storici e S.N.V. superiore a 200 mq nelle altre zone del territorio comunale) e le Grandi Strutture di Vendita (S.N.V. superiore a 1500 mq) debbano presentare sistemi di accessibilità ottimale per minimizzare l’impatto della struttura sull’efficienza della rete stradale.

5 Definizione delle tipologie di intervento

Stante la normativa vigente citata nei paragrafi precedenti, le verifiche di traffico vengono classificate nelle seguenti 9 tipologie: 8 in funzione del numero di parcheggi previsti nell’intervento oggetto di studio e della destinazione privata o commerciale ed una dedicata alla costruzione di nuove strade:

- I) Parcheggi privati, a rotazione o di attività commerciali con capacità di parcheggio sino a 50 veicoli equivalenti;
- II) Parcheggi privati con capacità di parcheggio da 51 a 150 veicoli equivalenti;
- III) Parcheggi privati con capacità di parcheggio oltre i 150 veicoli equivalenti;
- IV) Parcheggi a rotazione con capacità di parcheggio da 51 a 150 veicoli equivalenti;
- V) Parcheggi a rotazione con capacità di parcheggio oltre i 150 veicoli equivalenti;
- VI) Parcheggi privati di attività commerciali con capacità di parcheggio da 51 a 150 o S.N.V. superiore a mq. 1000;
- VII) Parcheggi privati di attività commerciali in numero superiore a 150 posti auto;
- VIII) Parcheggi di insediamenti polivalenti con destinazioni miste (privato/rotazione/commerciale/uso pubblico).
- IX) Nuove viabilità inserite nella rete stradale cittadina.

6 Contenuti della verifica di traffico

Le verifiche di traffico devono contenere:

- A. Delimitazione dell'area di studio;
- B. Grafo della rete attuale interessata dall'intervento in esame;
- C. Dati numerici dei transiti veicolari (una copia dei dati, suddivisa con cadenza di 1 ora, dovrà essere fornita su supporto digitale con file compatibile con il formato Microsoft Excel) rilevati come dettagliato all'articolo 6.1;
- D. Stima dei carichi aggiuntivi dovuti al nuovo insediamento/intervento
- E. Verifica dei livelli di servizio degli archi e – se richiesto – dei nodi interessati nella situazione ante e post intervento
- F. Descrizione della eventuale metodologia di simulazione impiegata, con particolare riferimento a:
 - Modello utilizzato
 - Descrizione della domanda e dell'offerta
 - Definizione degli scenari simulati (scenario zero e di progetto)
 - Confronto degli scenari simulati
- G. Individuazione delle eventuali criticità della rete a seguito dell'insediamento delle attività a progetto
- H. Determinazione e verifica delle soluzioni, debitamente progettate, atte a mitigare tali criticità.

6.1 Definizione dell'area di studio e caratteristiche del rilievo

Il presente paragrafo indica, per ognuna delle nove tipologie definite, l'area di studio, la rete stradale da considerare e i rilievi di traffico da effettuarsi.

I raggi sotto riportati devono essere considerati indicativi e potranno essere ampliati laddove si ritenga necessario introdurre elementi posti a maggior distanza particolarmente significativi ovvero ridotti se fossero presenti archi viari o nodi privi di interesse il cui rilievo comporterebbe inutili oneri al fine della verifica. Ogni modifica alla dimensione dei raggi di studio dovrà essere dettagliatamente motivata.

La campagna di rilievo dovrà essere condotta nel periodo scolastico.

I) Parcheggi privati, a rotazione o di attività commerciali con capacità di parcheggio sino a 50 veicoli equivalenti

La verifica dovrà illustrare esclusivamente la posizione degli “accessi” a servizio del parcheggio - come definiti dagli artt. 22 del Codice della Strada e 44 del D.P.R. 495/92 – e dovrà dimostrare che gli stessi posseggano i requisiti di cui agli articolo 45 e 46 del D.P.R. 495/92 rispettivamente se fuori o dentro il centro abitato.

II) Parcheggi privati con capacità di parcheggio da 51 a 150 veicoli equivalenti

In aggiunta ai contenuti di cui al punto I), dovrà essere condotta una verifica della capacità dell’arco stradale su cui affacciano gli accessi al parcheggio sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto).

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata feriale “tipo” desunta attraverso campagne di rilievo effettuate in due diverse giornate (scelte tra martedì, mercoledì e giovedì) e ad un venerdì nelle fasce orarie 7,00/9,00 e 17,00/20,00.

III) Parcheggi privati con capacità di parcheggio oltre a 150 veicoli equivalenti

In aggiunta ai contenuti di cui al punto I), dovrà essere condotta una verifica della capacità dell’arco stradale su cui affacciano gli accessi al parcheggio e dei nodi contigui sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto).

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata feriale “tipo” desunta attraverso campagne di rilievo effettuate in due diverse giornate (scelte tra martedì, mercoledì e giovedì) e ad un venerdì nelle fasce orarie 7,00/9,00 e 17,00/20,00.

IV) Parcheggi a rotazione con capacità di parcheggio da 51 a 150 veicoli equivalenti:

In aggiunta ai contenuti di cui al punto I), dovrà essere condotta una verifica della capacità dell’arco stradale su cui affacciano gli accessi al parcheggio e dei nodi contigui sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto).

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata feriale “tipo” desunta attraverso campagne di rilievo effettuate in due diverse giornate (scelte tra martedì, mercoledì e giovedì) e ad un venerdì nella fascia oraria 7,00/20,00.

V) Parcheggi a rotazione con capacità di parcheggio oltre i 150 veicoli equivalenti: In aggiunta ai contenuti di cui al punto I), dovrà essere condotta una verifica tramite microsimulazione della capacità degli archi stradali e nodi compresi in un intorno di 500 m (fatto salvo quanto indicato in premessa del presente articolo) del parcheggio a progetto che si prevede possano costituire la principale rete viaria utilizzata dai fruitori del parcheggio sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto).

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata feriale “tipo” desunta attraverso campagne di rilievo effettuate in due diverse giornate (scelte tra martedì, mercoledì e giovedì) e ad un venerdì nella fascia oraria 7,00/20,00.

La microsimulazione dovrà essere effettuata utilizzando i flussi di traffico più gravosi per l’area di studio.

VI) Parcheggi privati di attività commerciali con capacità di parcheggio da 51 a 150 o S.N.V. superiore a mq. 1000.

In aggiunta ai contenuti di cui al punto I), dovrà essere condotta una verifica tramite microsimulazione della capacità degli archi stradali e nodi compresi in un intorno del parcheggio a progetto del raggio di 500 m (fatto salvo quanto indicato in premessa del presente articolo) che si prevede possano costituire la principale rete viaria utilizzata dai fruitori del parcheggio sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto).

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata feriale “tipo” desunta attraverso campagne di rilievo in due diverse giornate (scelte tra martedì, mercoledì e giovedì) oltre ad un venerdì e un sabato nella fascia oraria 7,00/20,00.

La microsimulazione dovrà essere effettuata utilizzando i flussi di traffico più gravosi per l’area di studio.

VII) Parcheggi privati di attività commerciali in numero superiore a 150 posti auto.

In aggiunta ai contenuti di cui al punto I), dovrà essere condotta una verifica tramite microsimulazione della capacità degli archi stradali e nodi compresi in un intorno del parcheggio a progetto del raggio minimo di 1000 m (fatto salvo quanto indicato in premessa del presente articolo) che si prevede possano costituire la principale rete viaria utilizzata dai fruitori del parcheggio sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto).

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata feriale “tipo” desunta attraverso campagne di rilievo in due giornate differenti (scelte tra martedì, mercoledì e giovedì) oltre ad un venerdì e un sabato nella fascia oraria 7,00/20,00.

La microsimulazione dovrà essere effettuata utilizzando i flussi di traffico più gravosi per l’area di studio.

VIII) Parcheggi di insediamenti polivalenti con destinazioni miste (privato/rotazione/commerciale/uso pubblico)

Gli insediamenti polivalenti con destinazioni e funzioni miste rappresentano una casistica particolare .

Nella simulazione dello scenario di progetto dovrà essere compresa l’intera dotazione di parcheggi previsti nella struttura polivalente.

Dovrà essere scelta la verifica che risulti maggiormente restrittiva tra quelle riguardanti le destinazioni dei parcheggi a progetto.

Laddove siano presenti servizi pubblici di significativa attrazione dovrà essere valutata la presenza e la funzionalità del T.P.L.

IX) Nuovi archi stradali inseriti nella rete viaria cittadina.

Fermo restando quanto già normato dai DD.MM. 6792/2001 e 1699/2006 con particolare riferimento alla scelta della classificazione tecnico-funzionale della strada ai fini del corretto inserimento nella rete esistente e del livello di servizio atteso, dovrà essere condotta una verifica tramite microsimulazione della capacità della rete stradale a seguito dell'inserimento della nuova infrastruttura sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto). Laddove l'intervento risulti di entità rilevante per la distribuzione dei flussi nella rete viaria e tale da consigliarne l'adozione dovrà essere condotta anche una verifica di macrosimulazione.

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata feriale "tipo" desunta attraverso campagne di rilievo in due giornate differenti (scelte tra martedì, mercoledì e giovedì) e ad un venerdì nelle fascia oraria 7,00/20,00

L'area di studio dovrà essere estesa ad un intorno significativo della nuova viabilità e dovrà in ogni caso includere tutte le intersezioni tra il nuovo arco stradale e quelli esistenti

6.2 Rilievo dei dati di traffico

Il rilievo, da eseguirsi entro 12 mesi dalla presentazione del progetto e secondo le modalità indicate al punto 6.1, dovrà essere condotto manualmente o con metodi automatici purché tali da consentire la differenziazione delle tipologie veicolari che dovranno essere rese equivalenti secondo il seguente rapporto:

- Motocicli/Ciclomotori : 0,33 veicoli equivalenti
- Autovetture : 1 veicolo equivalente
- Autocarri (< 3,5 t) : 1 veicolo equivalente
- Bus/Mezzi Pesanti : 2,5 veicoli equivalenti

6.3 Verifica della capacità

Per ogni sezione stradale, per ogni senso di marcia e – laddove richiesto - per ogni intersezione oggetto di studio dovrà essere determinata la capacità teorica, al fine di calcolare l'indice di saturazione nello stato attuale e nello scenario di progetto.

Il rapporto Q/C (Q flusso rilevato, C capacità teorica) nello scenario di progetto dovrà essere inferiore o uguale a 0.95 (capacità residua non inferiore a 0.05).

A titolo di riferimento per gli archi potrà essere utilizzata la seguente espressione (fonte HCM)

$$C = C_0 \cdot N \cdot F_W \cdot F_{HV} \cdot F_G \cdot F_P \cdot F_{BB}$$

con

- C0 = Flusso di saturazione (si assuma 1900 veicoli eq./h)
- N = Numero delle corsie (per senso di marcia)
- FW = Coefficiente per la larghezza della corsia
- FHV = Coefficiente per il transito di mezzi pesanti
- FG = Coefficiente per la pendenza della strada
- FP = Coefficiente per la presenza di sosta in piattaforma
- FBB = Coefficiente per la presenza di fermate BUS

Determinati con le seguenti tabelle:

Larghezza (m)	F_W
2,4	0,867
2,7	0,900
3,0	0,933
3,4	0,967
3,7	1,000
4,0	1,033
4,3	1,067
4,6	1,100
5,0	1,133

Tabella 1: coefficiente per la larghezza della corsia

% Veicoli pesanti sul totale	F_{HV}
0	1,000
2	0,980
4	0,962
6	0,943
8	0,926
10	0,909
15	0,870
20	0,833
25	0,800
30	0,769
35	0,741
40	0,714
45	0,690
50	0,667
75	0,571
100	0,500

Tabella 2: coefficiente per il transito dei mezzi pesanti

Pendenza (%)		F_G
	-6	1,030
	-4	1,020
	-2	1,010
Pianura	0	1,000
	2	0,990
	4	0,980
	6	0,970
	8	0,960
	10	0,800

Tabella 3: coefficiente per la pendenza della strada

N. Corsie	Numero di manovre di parcheggio / ora					
	no park	0	10	20	30	40
	F_P					
1	1,000	0,900	0,850	0,800	0,750	0,700
2	1,000	0,950	0,925	0,900	0,875	0,850
3	1,000	0,967	0,950	0,933	0,917	0,900

Tabella 4: coefficiente per la presenza di sosta in piattaforma

N. Corsie	Numero di fermate bus / ora				
	0	10	20	30	40
	F_{BB}				
1	1,000	0,960	0,920	0,880	0,840
2	1,000	0,980	0,960	0,940	0,920
3	1,000	0,987	0,973	0,960	0,947

Tabella 5: coefficiente per la la presenza di fermate trasporto pubblico

La verifica dei nodi dovrà invece essere effettuata con l'ausilio di microsimulatori ovvero con modelli matematici/statistici che dovranno essere debitamente esplicitati ed illustrati.

Eventuali intersezioni semaforizzate dovranno essere analizzate e – se ritenuto necessario – potranno essere suggerite modifiche ai tempi semaforici al fine di garantire la fluidità della circolazione.



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 2 0 N. 2015-DL-7 DEL 26/01/2015 AD OGGETTO:
Approvazione Quaderno della Mobilità n. 1 "Linee guida per la redazione
delle verifiche di impatto trasportistico" in sostituzione del precedente,
approvato con deliberazione della G.C. n.352/2012**

PARERE TECNICO (Art 49 c. 1 D.Lgs. 267/2000)

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento

05/02/2015

Il Direttore
[Dott. Francesco Pellegrino]



COMUNE DI GENOVA

ALLEGATO AL PARERE TECNICO
ART. 25, COMMA 2, REGOLAMENTO DI CONTABILITA'

CODICE UFFICIO: 125 2 0	DIREZIONE MOBILITA' - SETTORE REGOLAZIONE
Proposta di Deliberazione N. 2015-DL-7 DEL 26/01/2015	

OGGETTO: Approvazione Quaderno della Mobilità n. 1 "Linee guida per la redazione delle verifiche di impatto trasportistico" in sostituzione del precedente, approvato con deliberazione della G.C. n.352/2012

a) La presente proposta di deliberazione **comporta l'assunzione di impegni di spesa** a carico del bilancio di previsione annuale, pluriennale o degli esercizi futuri?

NO

Nel caso di risposta affermativa, indicare nel prospetto seguente i capitoli di PEG (e gli eventuali impegni già contabilizzati) ove la spesa trova copertura:

Anno di esercizio	Spesa di cui al presente provvedimento	Capitolo	Impegno	
			Anno	Numero

b) La presente proposta di deliberazione **comporta una modifica delle previsioni** di entrata o di spesa del bilancio di previsione annuale, pluriennale o degli esercizi futuri?

NO

Nel caso in cui si sia risposto in modo affermativo alla precedente domanda b) compilare il prospetto seguente:

Anno di esercizio	Capitolo	Centro di Costo	Previsione assestata	Nuova previsione	Differenza + / -

c) La presente proposta di deliberazione **comporta una modifica dei cespiti inventariati o del valore della partecipazione** iscritto a patrimonio?

NO

Nel caso in cui si sia risposto in modo affermativo alla precedente domanda c) compilare il prospetto seguente (per i cespiti ammortizzabili si consideri il valore ammortizzato):

Tipo inventario e categoria inventariale	Tipo partecipazione (controllata/collegata o altro)	Descrizione	Valore attuale	Valore post-delibera

d) La presente proposta di deliberazione, ove riferita a società/enti partecipati, è coerente con la necessità di assicurare il permanere di condizioni aziendali di solidità economico-patrimoniale dei medesimi, in relazione agli equilibri complessivi del bilancio dell'Ente?

SI

Nel caso in cui si sia risposto in modo negativo alla precedente domanda d) compilare il prospetto seguente:

Effetti negativi su conto economico	
Effetti negativi su stato patrimoniale	

Osservazioni del Dirigente proponente:
--

Genova, 05 / 02 / 2015

Il Direttore
Dott. Francesco Pellegrino



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 0 0 N. 2015-DL-7 DEL 26/01/2015 AD OGGETTO:
Approvazione Quaderno della Mobilità n. 1 "Linee guida per la redazione
delle verifiche di impatto trasportistico" in sostituzione del precedente,
approvato con deliberazione della G.C. n.352/2012**

PARERE REGOLARITA' CONTABILE (Art. 49 c. 1 D.Lgs. 267/2000)
--

Non necessita.

10/02/2015

Il Dirigente Responsabile
[dott. Giovanni Librici]



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 0 0 N. 2015-DL-7 DEL 26/01/2015 AD OGGETTO:
Approvazione Quaderno della Mobilità n. 1 "Linee guida per la redazione
delle verifiche di impatto trasportistico" in sostituzione del precedente,
approvato con deliberazione della G.C. n.352/2012**

ATTESTAZIONE COPERTURA FINANZIARIA (Art. 153 c. 5 D.Lgs. 267/2000)

Non richiesto.

10/02/2015

Il Direttore di Ragioneria
[dott.ssa Magda Marchese]



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 0 0 N. 2015-DL-7 DEL 26/01/2015 AD OGGETTO:
Approvazione Quaderno della Mobilità n. 1 "Linee guida per la redazione
delle verifiche di impatto trasportistico" in sostituzione del precedente,
approvato con deliberazione della G.C. n.352/2012**

<p align="center">PARERE DI LEGITTIMITA' DEL SEGRETARIO GENERALE (Ordinanza Sindaco n. 368 del 2.12.2013)</p>

<p>Si esprime parere favorevole in ordine alla legittimità del presente provvedimento</p>

18/02/2015

Il Segretario Generale
[Dott. Pietro Paolo Mileti]