

COMUNE DI FAENZA

PROGETTAZIONE AREA ADIBITA A LOGISTICA Via Granarolo – Strada provinciale n. 8



Stima del traffico indotto

Committente:
Architetto Rinaldini Ettore

Tecnico AIRIS:
Ing. Francesco Mazza



AIRIS
INGEGNERIA PER L'AMBIENTE

GENNAIO 2021

www.airis.it

INDICE

1	PREMESSA	1
2	DESCRIZIONE DELLA RETE STRADALE DI RIFERIMENTO	1
3	PREVISIONI URBANISTICHE E STIMA DEI FLUSSI DI TRAFFICO INDOTTI NELLO SCENARIO FUTURO.....	2
3.1	<i>LE PREVISIONI URBANISTICHE PER L'AREA DI INTERVENTO ASSUNTE NELLO SCENARIO FUTURO</i>	<i>2</i>
3.2	<i>STIMA DEI FLUSSI DI TRAFFICO NELLO SCENARIO FUTURO.....</i>	<i>3</i>

AREA ADIBITA A LOGISTICA

Via Granarolo – S.P. n.8 Naviglio - Faenza

1 PREMESSA

Queste note sono finalizzate alla stima del traffico potenzialmente derivabile dall'insediamento di una attività logistica da insediarsi in un'area prospiciente alla via Granarolo – S.P. n.8 Naviglio in comune di Faenza a nord del casello dell'Autostrada A14 Bologna-Taranto.

La stima viene effettuata sulla base delle prime indicazioni urbanistiche fornite dai progettisti, in assenza di una conoscenza delle caratteristiche specifiche dell'attività logistica che si andrà ad insediare.

I dati presi a riferimento per la stima derivano da un'analisi svolta su una casistica di proposte insediative di tipo logistico e dei relativi studi di traffico che riguardano le regioni Lombardia e Emilia-Romagna.

La stima, che ha l'obiettivo di fornire solo una prima quantificazione del traffico atteso tale da poter orientare il progetto insediativo e avviare il confronto con gli Enti di controllo, nasce come prima fase di un successivo studio del traffico che accompagnerà le successive fasi progettuali.

2 DESCRIZIONE DELLA RETE STRADALE DI RIFERIMENTO

L'area di intervento si colloca nella parte nord del comune di Faenza, al margine ovest della strada provinciale n. 8 "Naviglio", che unisce a nord Faenza con la frazione di Granarolo prima e con Cotignola e Bagnacavallo dopo.

Img. 2.1 - Corografia dell'area di intervento



Nel tratto prospiciente l'area di intervento, a circa 700 m dal cavalcavia sulla A14, la SP 8 ha una carreggiata stradale di circa 8 m di larghezza, al netto delle due banchine laterali, con una corsia per senso di marcia.

L'accesso all'area è previsto attraverso l'accesso al distributore di carburanti già esistente sullo stesso lato della strada.

3 PREVISIONI URBANISTICHE E STIMA DEI FLUSSI DI TRAFFICO INDOTTI NELLO SCENARIO FUTURO

3.1 Le previsioni urbanistiche per l'area di intervento assunte nello scenario futuro

In base ai dati forniti dalla Committenza l'area di intervento sarà destinata in futuro ad attività logistica con le seguenti previsioni di massima, che saranno da confermare successivamente alla redazione del progetto:

- superficie utile da destinare a logistica: 9.750 m²
- tipologia logistica ancora non nota
- numero di baie previsto: circa 10

L'immagine seguente mostra una prima planimetria dell'area di intervento con l'indicazione dei percorsi di accesso che utilizzano quelli già esistenti del distributore di carburanti.

Img. 3.1 - Planimetria dell'area di intervento con una prima ipotesi di percorsi di accesso



3.2 Stima dei flussi di traffico nello scenario futuro

Al momento attuale non si conosce la destinazione finale specifica per l'attività logistica da insediare, non essendo ancora individuabile l'utilizzatore finale.

Essendo le attività logistiche potenzialmente insediabili molto differenziate in termini di flussi veicolari indotti, in accordo con le finalità di queste note, che intendono fornire una stima di massima del carico urbanistico e dei flussi di traffico potenziali per l'area in progetto, si è fatto ricorso a dati derivanti da un'analisi svolta su una casistica di proposte insediative di tipo logistico e dei relativi studi di traffico che riguardano le regioni Lombardia e Emilia-Romagna.

Tralasciando i casi estremi delle attività di logistica per la distribuzione intensiva delle merci altresì dette "piattaforme distributive" da un lato e le pure attività di deposito a medio lungo termine dall'altro, si è fatto riferimento ad una attività logistica articolata fondamentale nelle tre fasi: stoccaggio – conservazione – distribuzione che si traducono nelle tre attività lavorative principali di ricevimento, stoccaggio e spedizione.

Questa attività adotta nella maggior parte dei casi un ciclo lavorativo che si svolge normalmente su due turni lavorativi di 8 ore (6.00-14,00/14,00-22.00) e ha carattere continuativo durante tutto l'arco dell'anno. Le spedizioni/ricevimenti si svolgono normalmente dalle ore 5.00 alle 23.00.

I parametri assunti per la stima del carico urbanistico che riguardano il numero di addetti e di conferitori/prelevatori per unità di SU, sono i seguenti:

- numero di addetti per 1.000 metri quadri di SU: 5,12
- numero di conferitori/prelevatori per 1.000 m quadri di SU: 4,9

sono state inoltre fatte le seguenti assunzioni:

- la percentuale di addetti ad attività di ufficio è pari al 15% del totale degli addetti,
- gli addetti ad attività di ufficio lavorano su un turno unico tra le ore 8 alle 14
- gli addetti utilizzano l'auto privata al 100% per recarsi al lavoro (ipotesi cautelativa)
- i veicoli commerciali sono costituiti per il 70% da veicoli pesanti e per il restante 30% da veicoli leggeri

La tabella 3.1 mostra i numeri di addetti e conf/prel indicati calcolati con i parametri assunti.

Tab. 3.1 - Il carico urbanistico secondo i parametri assunti nello studio

PROGETTO	SU	Addetti	Conf-prel
Area Logistica – via Granarolo	9.750	50	48

Il carico urbanistico complessivo è dunque stimato, a partire dalle previsioni insediative in termini di superfici destinate ai diversi usi, in circa 100 unità/g.

La tabella che segue mostra i flussi di traffico indotti nello scenario cautelativo assunto nello studio, mantenendo l'auto come unico mezzo utilizzato per recarsi al lavoro da parte degli addetti.

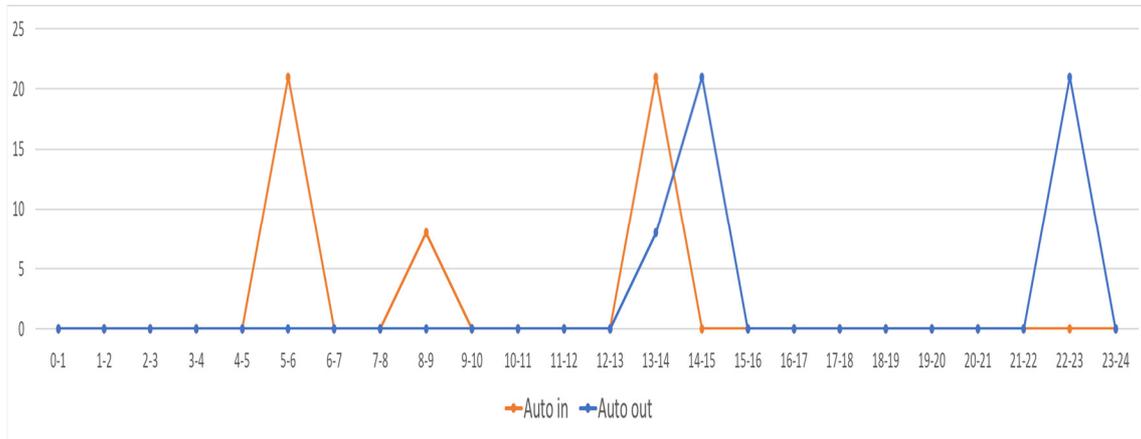
Tab. 3.2 - Stima dei flussi di traffico indotti complessivamente dall'attività in progetto per tipologia di veicolo e distribuzione oraria nel giorno tipo

Ore	Auto		Veicoli commerciali	
	IN	OUT	IN	OUT
0-1				
1-2				
2-3				
3-4				
4-5				
5-6	21		3	
6-7			3	
7-8			3	3
8-9	8		3	3
9-10			3	3
10-11			3	3
11-12			3	3
12-13			3	3
13-14	21	8	3	3
14-15		21	3	3
15-16			3	3
16-17			3	3
17-18			3	3
18-19			3	3
19-20			3	3
20-21			3	3
21-22				3
22-23		21		3
23-24				
Totale	50	50	48	48

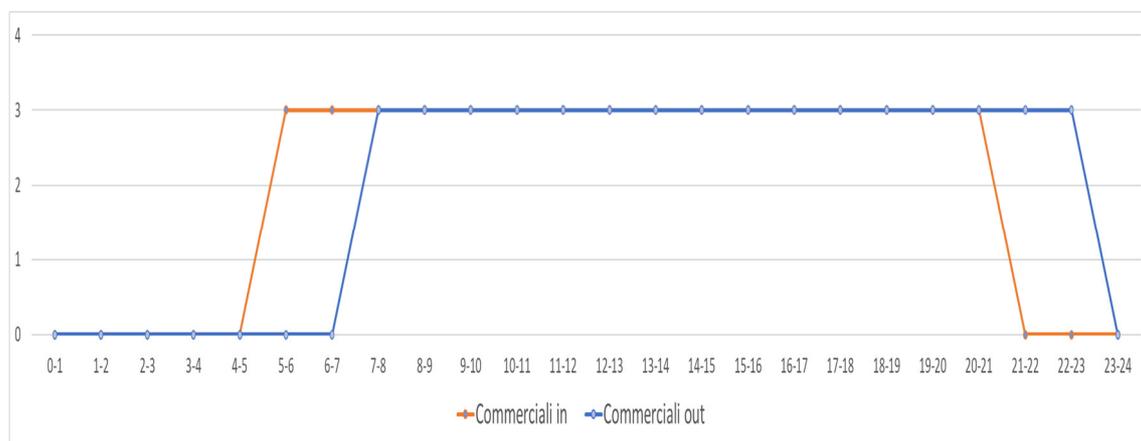
Lo scenario di progetto prevede dunque un flusso giornaliero di circa 100 auto e circa 48 veicoli commerciali tra ingressi e uscite.

I grafici che seguono mostrano rispettivamente per le auto e per i veicoli commerciali la distribuzione oraria stimata per i veicoli in ingresso e in uscita dal comparto logistico.

Graf. 3.1 - Flussi di autoveicoli indotti nelle diverse ore del giorno per il nuovo comparto logistico



Graf. 3.2 - Flussi di veicoli commerciali indotti nelle diverse ore del giorno per il nuovo comparto logistico



Come si può osservare, per le auto degli addetti si ha una polarizzazione degli arrivi e delle partenze concentrata in corrispondenza degli inizi/fine turno di lavoro con circa 21 v/h. Solo una piccola parte di addetti, in particolare quelli occupati negli uffici, hanno ingressi in corrispondenza della fascia oraria di punta del mattino con circa 8 v/h.

Per i veicoli commerciali invece la curva oraria è distribuita nell'arco del giorno.

