

OGGETTO:

PROGETTO PER PIANO URBANISTICO ATTUATIVO UNITARIO
"SAN ROCCHETTO A QUINZANO"
ai sensi dell'art. 20 L.R.V. 11/2004
SCHEMA NORMA N° 131
loc. QUINZANO ATO 2 CIRCOSCRIZIONE 2°

SOGGETTI ATTUATORI:

MORGANA S.r.l	P.I 04038630234
AITECO COSTRUZIONI S.r.l	P.I 03841050234
EGG PROPERTY S.r.l	P.I 04877930232
SILVESTRI SANDRO	C.F SLVSDR74H17L781L
NONIEGO DINA	C.F NNGDNI35A67L781V
BERTOLDI MARIA	C.F BRTMRA55P43E502B
RESIDORI DEBORA	C.F RSDDBR76C71L781U

MORGANA S.R.L P.I 04038630234

AITECO COSTRUZIONI S.R.L P.I 03841050234

EGG PROPERTY S.R.L P.I 0487793232

SILVESTRI SANDRO C.F SLVSDR74H17L781V

NONIEGO DINA C.F NNGDNI35A67L781V

BERTOLDI MARIA C.F BRTMRA55P43E502B

RISIDORI DEBORA C.F RSDDBR76C71L781U

IL PROGETTISTA

ARCH. LONARDI MARTINA C.F: LNRMTN88B45B296I

NUOVA TAVOLA

TAV. 16

GENNAIO
2024

SCREENING VIABILITA'

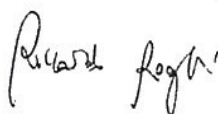
Comune di Verona
Provincia di Verona

**PROGETTO PER
PIANO URBANISTICO ATTUATIVO UNITARIO
"SAN ROCCHETTO A QUINZANO"
AI SENSI DELL'ART. 20 L.R.V. 11/2004**

**SCHEDA NORMA N° 131
LOC. QUINZANO ATO 2 CIRCOSCRIZIONE 2°**

***Studio di impatto viabilistico
Integrazione***

Dott. Pian. Riccardo Roghi



Società incaricata:

Transport8
engineering

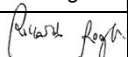
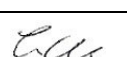
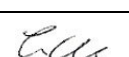
Transport8 S.r.l.

via G. Pullè, 13 – 35136 Padova

tel./fax +39.049.864.88.35

e-mail: info@transport8.it – website: www.transport8.it

CCIAA – C.F. e P.IVA 03936080286 R.E.A. 348997

Direttore tecnico		Dott. Ing. Ernesto Marzano		Capo Commessa	Dott. Riccardo Roghi
Redatto	Controllato	Approvato	Data	Commessa	C1221
R. Roghi	E. Marzano	E. Marzano	13/06/2022	Codifica	C1221 SIV PUA S. Rocchetto – integrazione
				Revisione	00

INDICE DEI CONTENUTI:

1	PREMESSA.....	3
2	CONFIGURAZIONE DELL'IMPIANTO SEMAFORICO	4
3	MODIFICHE DELLA VIABILITÀ INTERNA AL PUA.....	5
4	CONCLUSIONI.....	7

INDICE DELLE TABELLE

<i>Tabella 1 – verifica dei Livelli di Servizio della rete viaria</i>	<i>4</i>
---	----------

INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1 – estratto dalla planimetria di progetto (configurazione precedente).....</i>	<i>5</i>
<i>Figura 2 – estratto dalla planimetria di progetto (configurazione aggiornata).....</i>	<i>6</i>

1 PREMESSA

Il presente documento costituisce un'integrazione allo Studio di Impatto Viabilistico del PUA "San Rocchetto a Quinzano", emesso a dicembre 2021, al fine di ottemperare alle prescrizioni del Parere dell'Ufficio Mobilità e Traffico del Comune di Verona (protocollo n. 0187148/2022 del 23/05/2022) e del Parere dell'Ufficio PUA, PNRR Urbanistica, PEBA del Comune di Verona (protocollo SUAP REP_PROV_VR/VR-SUPRO/0463366 del 06/12/2021).

In particolare, è stato richiesto dall'Ufficio PUA, PNRR Urbanistica, PEBA l'aggiornamento dello Studio di impatto viabilistico per valutare l'assetto viabilistico variato in seguito alle prescrizioni dei pareri e a una modifica progettuale della viabilità interna al PUA.

	Commessa	C1221	3 / 7
	Codifica	C1221 SIV PUA S. Rocchetto - integrazione	
	Revisione	00	

2 CONFIGURAZIONE PRESCRITTA PER L'IMPIANTO SEMAFORICO

L'Ufficio Mobilità e Traffico ha prescritto:

- ✓ la messa in funzione dell'impianto semaforico a chiamata per i soli pedoni su via Fabbricato Scolastico (secondo il suggerimento dello Studio di impatto viabilistico) e
- ✓ la sola predisposizione dell'intero impianto semaforico, per un'eventuale messa in funzione in futuro.

Tale configurazione risulta congruente con l'assetto viabilistico identificato nello Studio di impatto viabilistico come "scenario senza impianto", inteso come mantenimento dell'attuale gestione delle precedenza senza l'istituzione di un ciclo semaforico per la regolazione dei flussi veicolari. La regolamentazione semaforizzata dell'attraversamento pedonale, dati i ridotti flussi pedonali coinvolti, non comporta modifiche rilevanti rispetto all'attuale gestione non regolamentata in termini di tempi di attesa.

Le verifiche condotte nello Studio di impatto viabilistico hanno mostrato buoni Livelli di Servizio e il mantenimento di un ampio margine di capacità per tutte le manovre considerate.

fascia	intersezione	ramo	ritardo (secondi/veicolo)		lunghezza coda (n° veicoli)		Livello di Servizio (LoS)	
			scenario attuale	scenario futuro con solo impianto semaforico per attraversamento	scenario attuale	scenario futuro con solo impianto semaforico per attraversamento	scenario attuale	scenario futuro con solo impianto semaforico per attraversamento
punta mattina feriale	(A) Fabbricato Scolastico - Zavarise Cerpelloni	Fabbr. Scolastico N	0	0	0	0	A	A
		Zavarise	10	10	1	1	B	A
		Fabbr. Scolastico S	8	8	1	1	A	A
		Cerpelloni	10	11	1	1	B	B
	(B) Nuova - Degani	Nuova S	8	8	1	1	A	A
		Degani	10	10	1	1	B	B
punta sera feriale	(A) Fabbricato Scolastico - Zavarise Cerpelloni	Fabbr. Scolastico N	0	0	0	0	A	A
		Zavarise	9	10	1	1	A	B
		Fabbr. Scolastico S	8	8	1	1	A	A
		Cerpelloni	12	12	1	1	B	B
	(B) Nuova - Degani	Nuova S	8	7	1	1	A	A
		Degani	9	9	1	1	A	A

A

B

C

D

E

F

scala LoS

Tabella 1 – verifica dei Livelli di Servizio della rete viaria

La nuova configurazione di progetto prevede la sostituzione della rotatoria con una connessione diretta tra via Selva e via Zavarise con diritto di precedenza rispetto alla strada chiusa a servizio della porzione sud del PUA.



Figura 2 – estratto dalla planimetria di progetto (configurazione aggiornata)

La modifica progettuale non comporta modifiche alle impostazioni di verifica dello Studio di impatto viabilistico, che ai fini delle analisi ha considerato (e ritenuto rilevanti) i punti di connessione del PUA con la viabilità principale (asse via Fabbricato Scolastico – via Nuova).

La diversa gestione dell'intersezione interna, in particolare, non modifica le assunzioni sui nuovi flussi veicolari attratti e generati dal PUA e sui flussi veicolari attratti e generati dall'area residenziale di via Selva deviati al suo interno.

4 CONCLUSIONI

Sono state analizzate le variazioni sulla viabilità rispetto allo scenario di progetto considerato nello Studio di impatto viabilistico (data di emissione: dicembre 2021).

Le modifiche non comportano la necessità di integrazioni sulle impostazioni e sui risultati (si rimanda ai due precedenti capitoli per i dettagli):

- ✓ la configurazione richiesta per l'impianto semaforico corrisponde a uno degli scenari valutati nello Studio già emesso; la regolamentazione semaforizzata dell'attraversamento pedonale, dati i ridotti flussi pedonali coinvolti, non comporta modifiche rilevanti rispetto all'attuale gestione non regolamentata in termini di tempi di attesa;
- ✓ la modifica progettuale della viabilità interna al PUA non comporta modifiche alle impostazioni di verifica dello Studio già emesso.

Si confermano, pertanto, gli esiti delle verifiche contenute nello Studio di impatto viabilistico emesso a dicembre 2021.

	Commessa	C1221	7 / 7
	Codifica	C1221 SIV PUA S. Rocchetto - integrazione	
	Revisione	00	