

Figura 4-34 - Incrocio N. 03 - C.so P.sso Buole (S.S. 12) - Via G. F. Malfatti - Conteggi Classificati - Ora di punta della mattina (07:30-08:30)

Incrocio n.4 - C.so Passo Buole (S.S. 12) - via IV Novembre

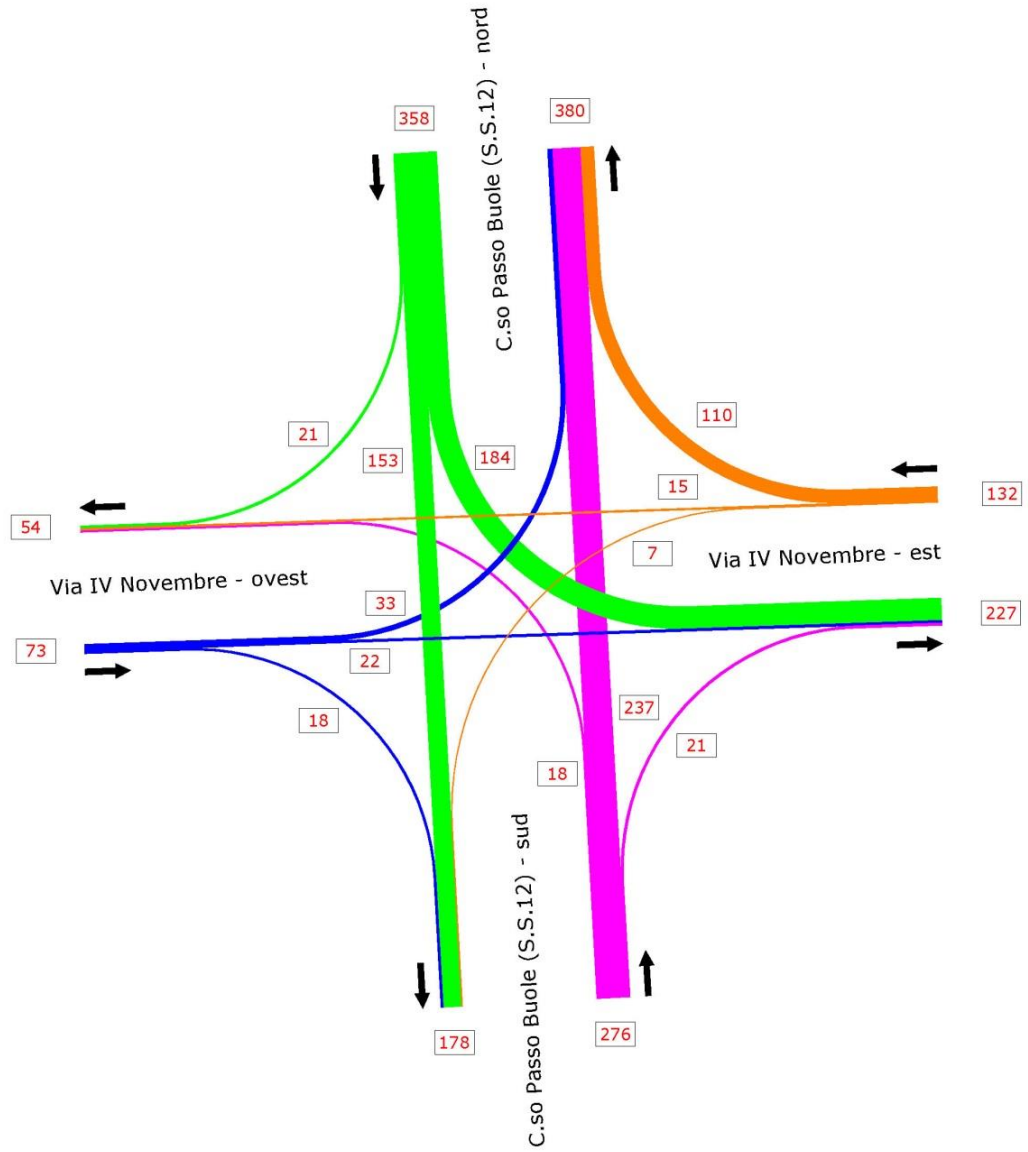
All'incrocio n. 4 (Figura 4-35 e Figura 4-36) il flusso totale in ingresso da Sud lungo la S.S. 12 risulta pari a 276 veic./h equivalenti per lo più che proseguono verso Nord sempre lungo la S.S. 12; il flusso di attraversamento infatti risulta di 237 veic./h equivalenti, mentre il flusso totale in uscita verso Nord lungo c.so P.sso Buole (S.S. 12) risulta di 380 veic./h equivalenti. Il flusso in entrata da Nord, sempre lungo c.so P.sso Buole (S.S. 12), risulta di 358 veic./h equivalenti tale flusso si ripartisce in maniera quasi uguale fra il flusso che prosegue in direzione Sud, pari a 153 veic./h omogeneizzati, e quello in svolta a sinistra su via IV Novembre pari a 184 veic./h equivalenti. Il flusso in uscita in direzione Sud è di 178 veic./h equivalenti.

Significativi risultano anche i flussi su via IV Novembre direzione Est da dove entrano ed escono all'incrocio rispettivamente 132 e 227 veic./h equivalenti. Le svolte da e per via IV Novembre dir. Est avvengono per lo più con la S.S. 12 dir Nord dove svoltano 110 veic./h equivalenti cioè l'83.3% del flusso in ingresso da Est e, come sopra evidenziato, da dove provengono i 184 veic./h equivalenti in uscita verso Est.

Molto limitati risultano, infine, i flussi da e per via IV Novembre dir. Ovest pari a 73 e 54 veic./h equivalenti.



Incrocio n° 4: Corso Passo Buole (S.S. 12) - Via IV Novembre



MOVIMENTI DI SVOLTA

ora di punta (07.30 - 08.30)

nnn veicoli equivalenti/ora

500 = 500 veicoli

Figura 4-35 - Incrocio N. 04 - C.so P.sso Buole (S.S. 12)-via IV Novembre - Movimenti di svolta - Ora di punta della mattina (07:08:30)

CONTEGGI CLASSIFICATI ORA DI PUNTA DELLA MATTINA (07.30-08.30) - 15/10/2014
Incrocio n. 04: C.so Passo Buole (S.S. 12) - Via IV Novembre

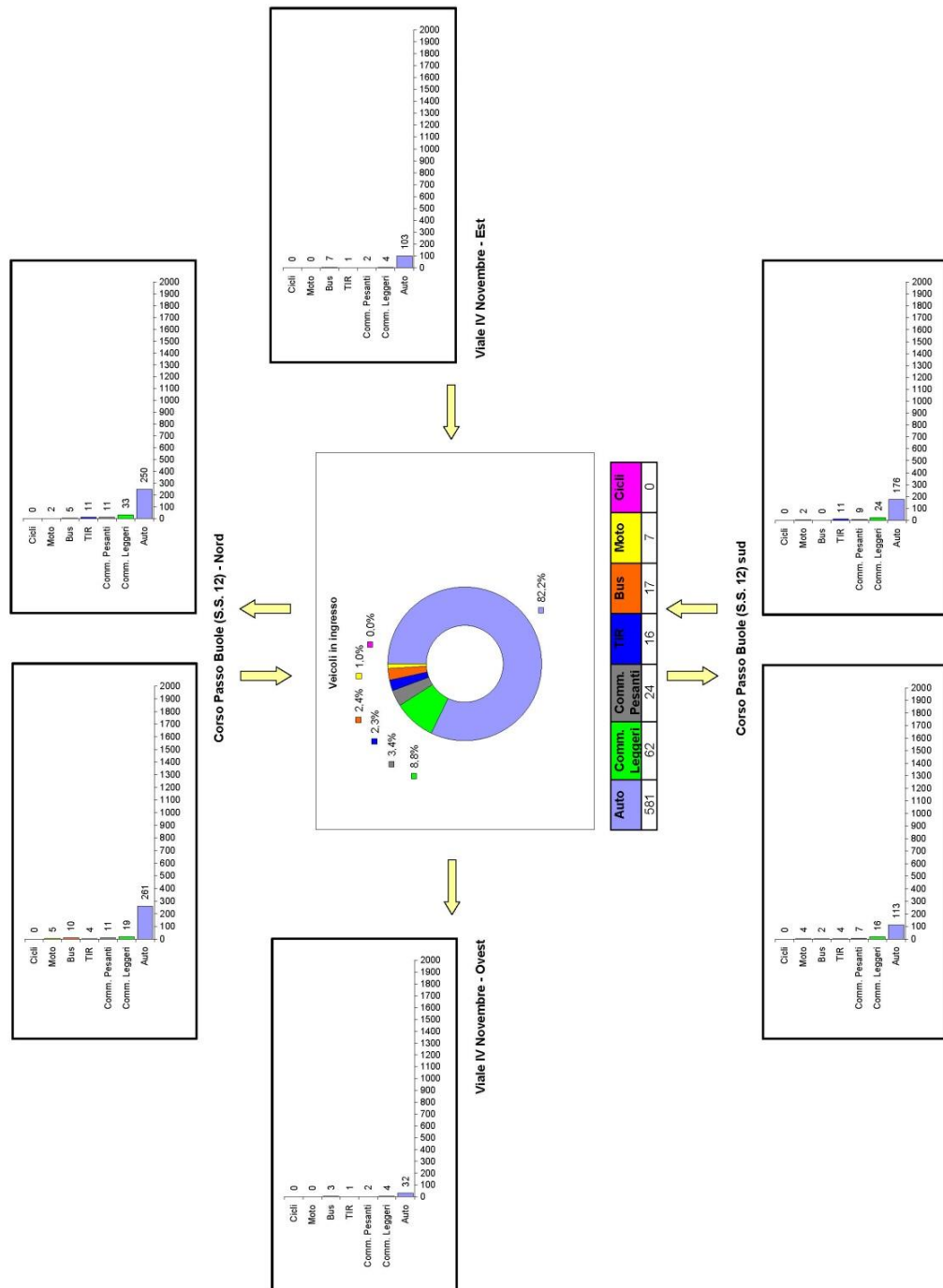


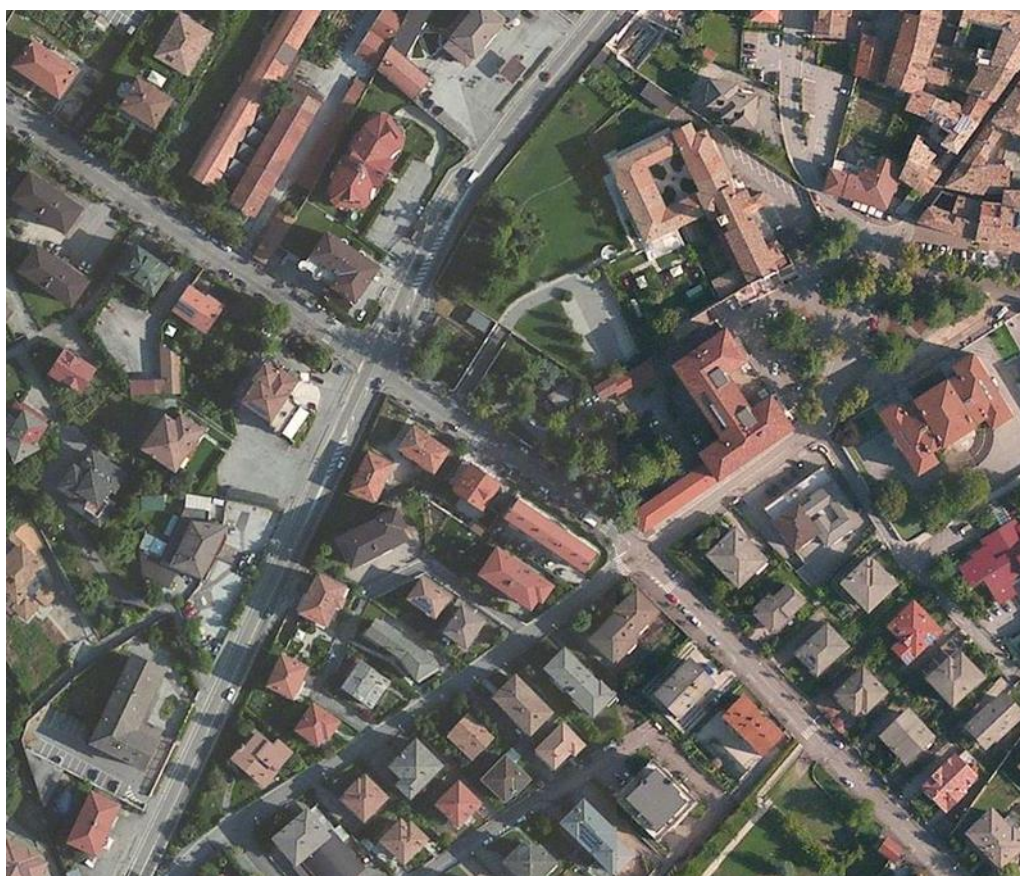
Figura 4-36 - Incrocio N. 04 - C.so P.sso Buole (S.S. 12)-via IV Novembre - Conteggi Classificati - Ora di punta della mattina (07:08:30)

Incrocio n.5 - via Brigata Mantova-via Tre Chiodi-via Quattro Novembre

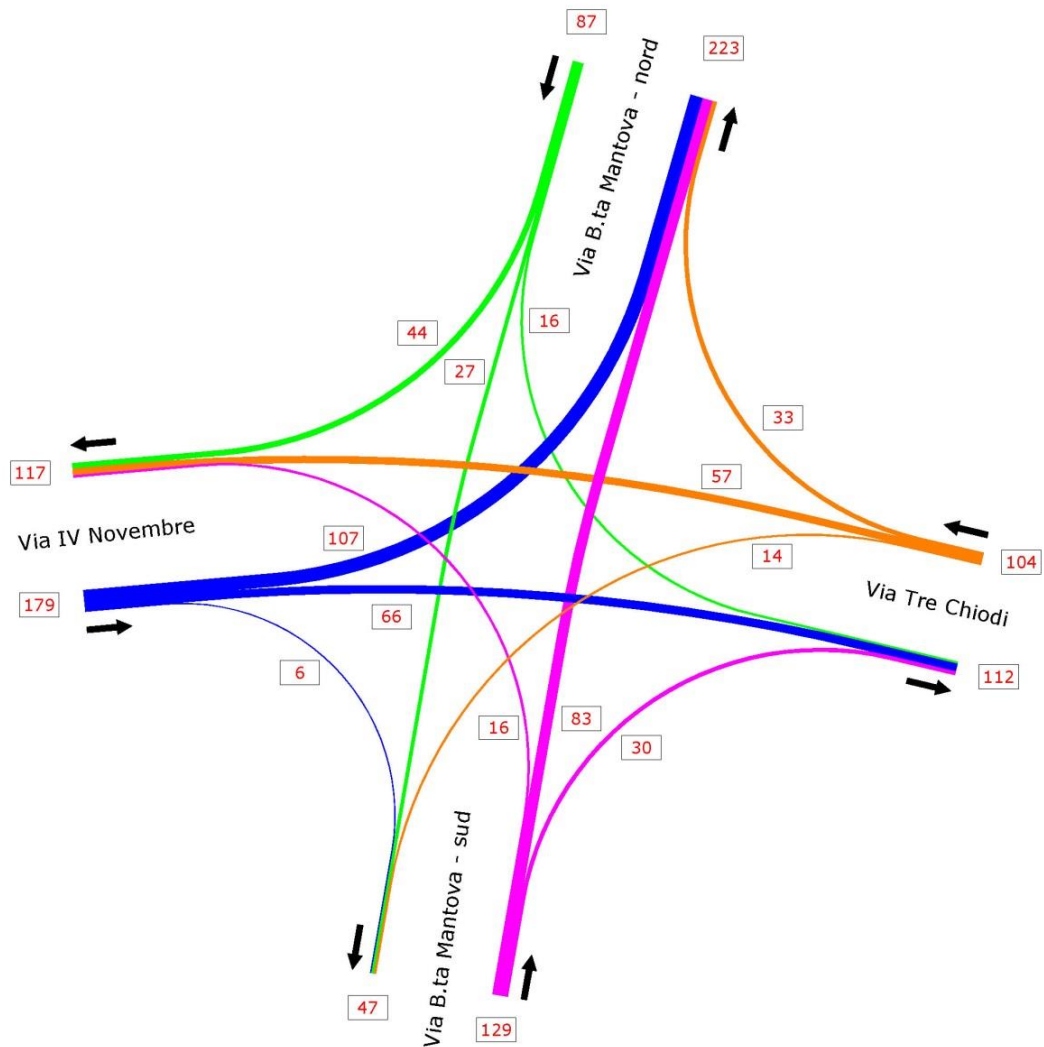
Via Brigata Mantova presenta flussi significativi, in particolare 129 sono i veic./h in entrata, su tale direttrice, dalla periferia e 47 quelli in uscita, mentre i veic./h in entrata e in uscita, sempre su tale direttrice, dal centro di Ala, sono rispettivamente 87 e 223 (Figura 4-37 e Figura 4-38).

Significativi risultano anche i flussi in ingresso e in uscita su via IV Novembre rispettivamente con 179 e 117 veic./h omogeneizzati, mentre i veic./h equivalenti in ingresso e in uscita da via Tre Chiodi risultano rispettivamente 104 e 112.

In totale il flusso di attraversamento da via Tre Chiodi a via Quattro Novembre e viceversa risulta rispettivamente di 57 e 66 veic./h, mentre i flussi di attraversamento Sud-Nord e Nord-Sud, lungo via Brigata Mantova, risultano rispettivamente pari a 83 e 27 veic./h.



Incroccio n° 5: Via B.ta Mantova - Via Tre Chiodi - Via IV Novembre



MOVIMENTI DI SVOLTA

ora di punta (07.30 - 08.30)

nnn veicoli equivalenti/ora

= 500 veicoli

Figura 4-37 - Incrocio N. 05 - Via B.ta Mantova-via Tre Chiodi-via IV Novembre - Movimenti di svolta - Ora di punta della mattina (07:08:30)

CONTEGGI CLASSIFICATI ORA DI PUNTA DELLA MATTINA (07.30-08.30) - 14/10/2014
Incrocio n. 05: Via B.ta Mantova - Via Tre Chiodi - Via IV Novembre

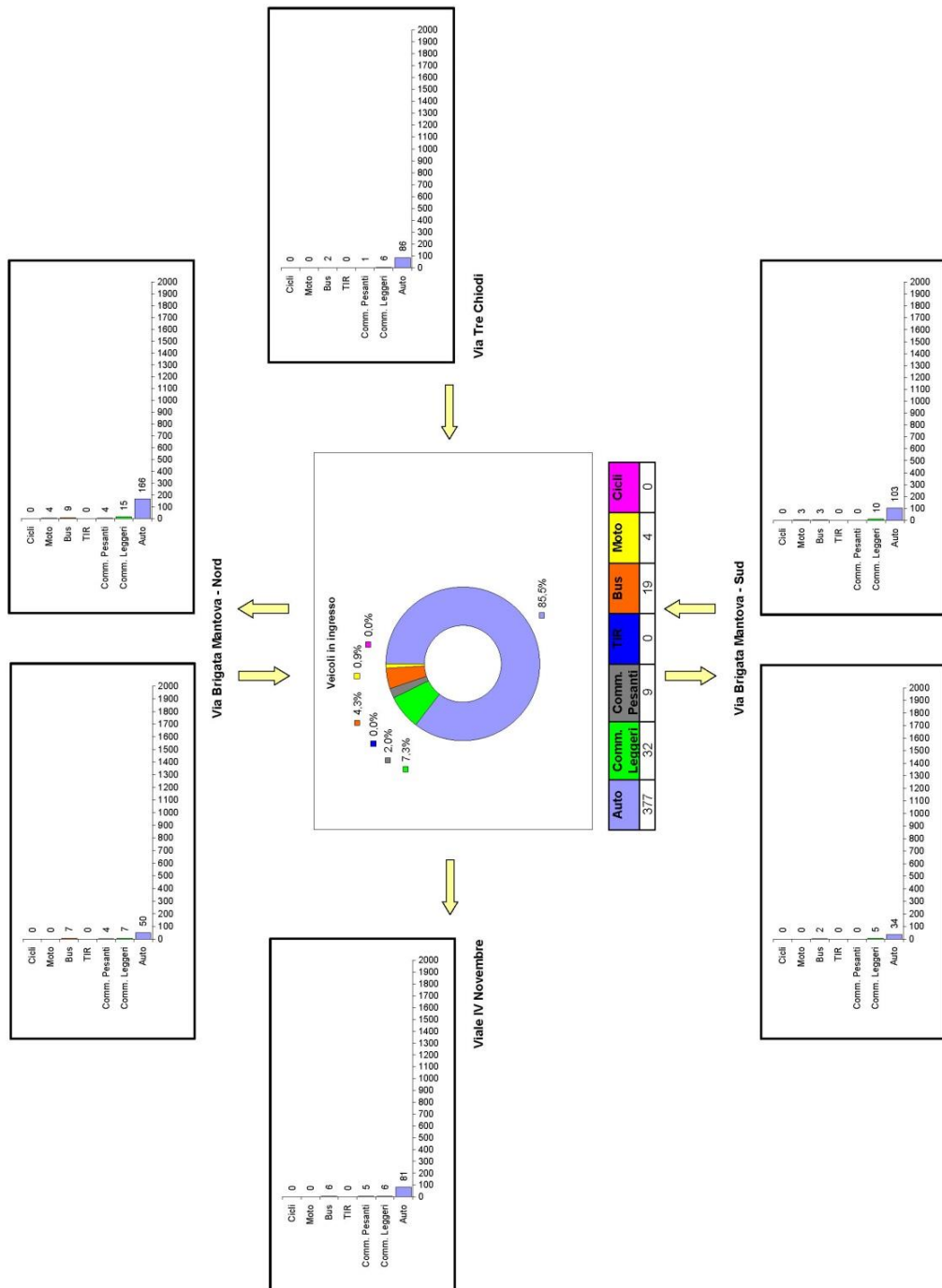


Figura 4-38 - Incrocio N. 05 - Via B.ta Mantova-via Tre Chiodi-via IV Novembre - Conteggi Classificati - Ora di punta della mattina (07:08:30)

Incrocio n.6 - via XXVII Maggio - via Soini - via Teatro

L'incrocio non presenta flussi consistenti il flusso prevalente è quello in entrata da Sud su via XXVII Maggio e in uscita a Nord sempre su tale asse rispettivamente con 146 e 134 veic./h equivalenti.

Il flusso di attraversamento lungo via XXVII Maggio risulta di 117 veic./h equivalenti. Gli altri assi afferenti all'intersezione (via Teatro e via Soini) non raggiungono i 50 veci./h equivalenti monodirezionali (Figura 4-39 e Figura 4-40).



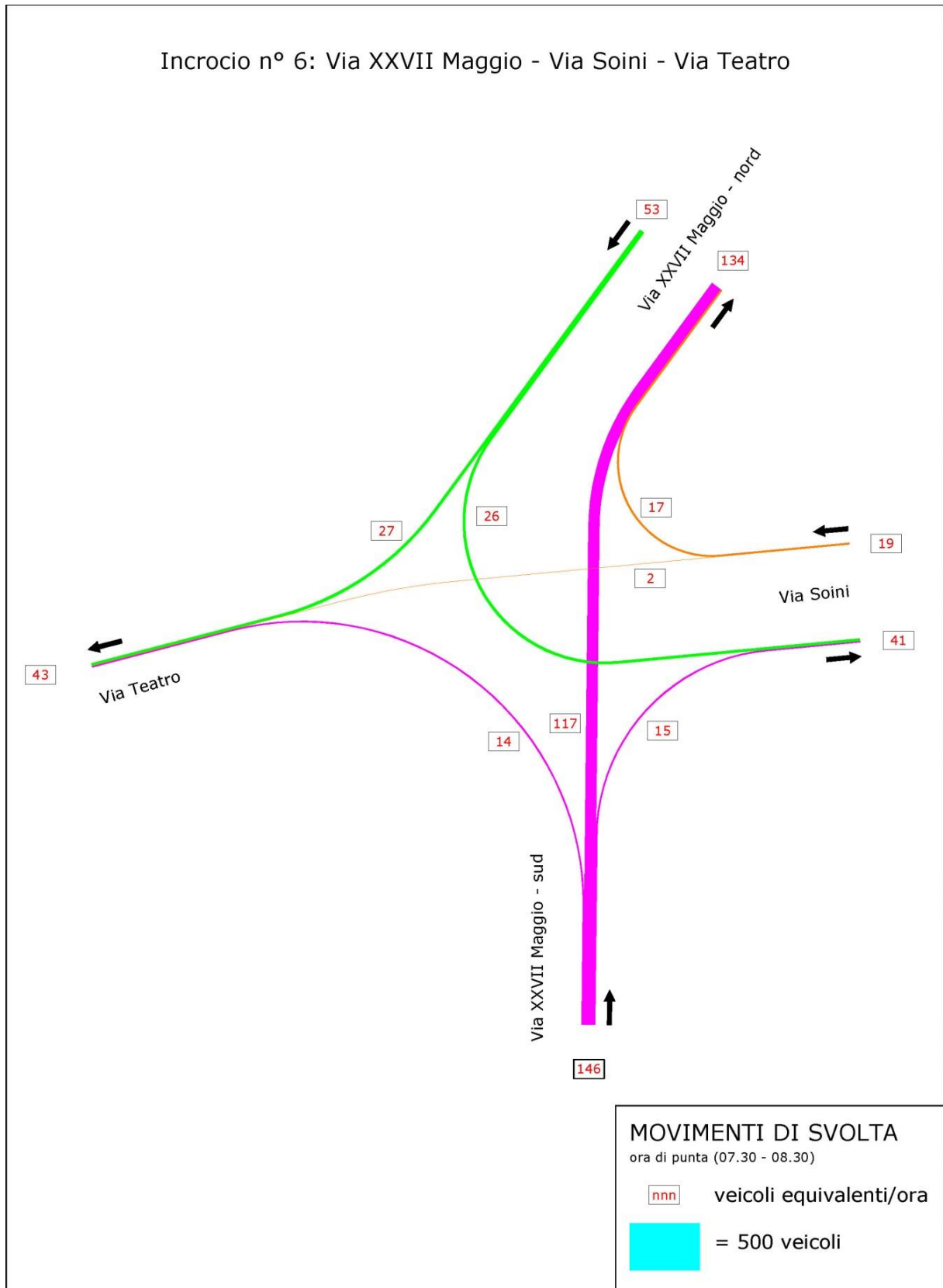


Figura 4-39 - Incrocio n. 6 - Via XXVII Maggio-via Soini-via Teatro - Movimenti di svolta - Ora di punta della mattina (07:08:30)

CONTEGGI CLASSIFICATI ORA DI PUNTA DELLA MATTINA (07.30-08.30) - 28/10/2014

Incrocio n. 06: Via XXVII Maggio - Via Soini - Via Teatro

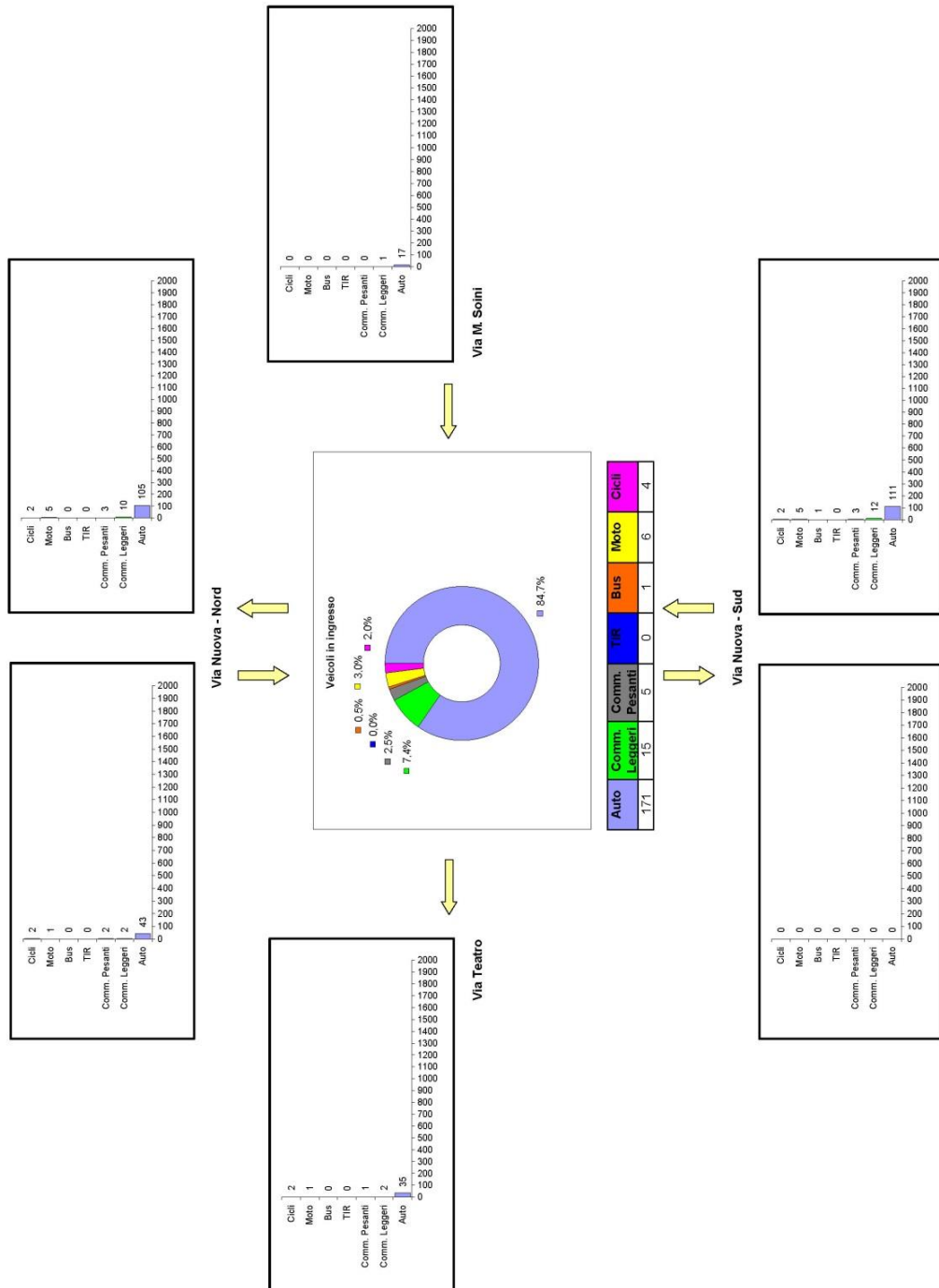


Figura 4-40 - Incrocio n. 6 - Via XXVII Maggio-via Soini-via Teatro - Conteggi classificati - Ora di punta della mattina (07:08:30)

La Tabella 4-1 riporta per ciascun incrocio il traffico totale in entrata nell'ora di punta della mattina, cioè dalle 7.30 alle 8.30, per le rilevazioni effettuate nel 1992 nel corso dello Studio denominato "Studi sul Traffico", per le rilevazioni effettuate nell'ambito del precedente Piano Generale del Traffico Urbano (indagini 1997) e per le indagini effettuate nell'ambito del studio.

Nella tabella è riportata, sempre per ciascun incrocio, anche la variazione percentuale fra i flussi attuali e quelli registrati rispettivamente nel '97 e nel '92.

L'aumento di traffico più elevato si ha all'incrocio n. 5 (via Brigata Mantova-via Tre Chiodi-via IV novembre) con un +34.9% ,rispetto al rilievo del 1997 e un +46.8% rispetto al rilievo del 1992 e dove attualmente sono stati conteggiati complessivamente 499 veic. equivalenti in ingresso.

Aumenti significativi si hanno all'incrocio n. 1 (c.so Trento-c.so P.sso Buole-v.le Bolzano) dove il flusso totale conteggiato è stato di 1032 veicoli equivalenti corrispondenti ad + 19.3% rispetto al rilievo del 1997 e ad un +4.7% rispetto al rilievo del 1992 e all'incrocio n. 2 (c.so Trento-via D. Mercante-c.so P.sso Buole-v.le Bolzano) con un flusso totale in ingresso di 1393 veicoli omogeneizzati corrispondenti ad un +13.4% rispetto al rilievo del 1997 e ad un +20.5% rispetto al rilievo del 1992.

Negli altri due incroci monitorati: incrocio n. 3 (c.so P.sso Buole-via G. Malfatti) e incrocio n. 6 (via XXVII Maggio-via Soini-via Teatro) si registrano flussi totali in ingresso di 1006 e 218 veicoli equivalenti, corrispondenti rispetto al rilievo del 1997 a diminuzioni del 3.3% e 7.2%.

Incroci	Flusso totale in entrata			Var. %	
	1992	1997	2014	1992 - 2014	1997 - 2014
n. 1 - C.so Trento (S.S. 12) - C.so Passo Buole (S.S. 12) - v.le Bolzano	986	865	1032	4,7%	19,3%
n.2 - C.so Trento-(S.S. 12) - via D. Mercante - C.so Passo Buole (S.S. 12) - via E. Fermi	1019	1228	1393	20,5%	13,4%
n. 3 - C.so Passo Buole (S.S. 12) - via G. F. Malfatti	693	1040	1006	50,1%	-3,3%
n. 4 - C.so Passo Buole (S.S. 12) - via IV Novembre	-	-	839	-	-
n. 5 - via Brigata Mantova - via Tre Chiodi - via IV Novembre	252	370	499	46,8%	34,9%
n. 6 - via XXVII Maggio - via Soini - via Teatro	329	235	218	-28,6%	-7,2%

Tabella 4-1 - Conteggi classificati di svolta agli incroci - Flussi totali in entrata - Ora di punta della mattina - Comparazione dati 1992-1997-2014

4.2.3 Indagini Origine/Destinazione

I grafici riportati di seguito nella Figura 4-41 e nella Figura 4-42 indicano, per le postazioni OD1 e OD2 monitorate in termini di indagine origine destinazione all'interno del "Piano della mobilità Sostenibile della Vallagarina", i Comuni che attraggono percentuali superiori al 5% del traffico veicolare complessivamente registrato in ingresso alla Vallagarina.

Alla sezione OD 1 il maggior numero di spostamenti risulta avere come destinazione il comune di Avio, con una percentuale del 64%, mentre alla sezione OD2 gli spostamenti risultano diretti per il 31% verso Ala e per il 25% verso Rovereto.

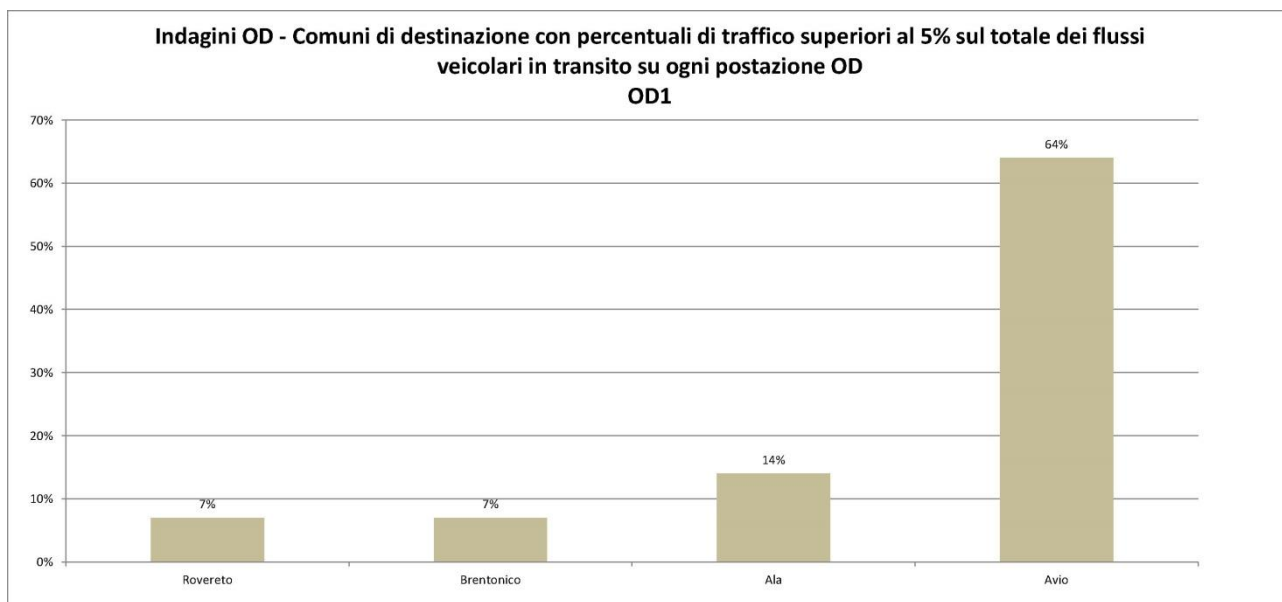


Figura 4-41 - Piano della Mobilità sostenibile della Vallagarina - Indagini O/D - Comuni di destinazione con percentuali di traffico superiori al 5% sul totale dei flussi veicolari in transito su ogni postazione OD - Sezione OD1

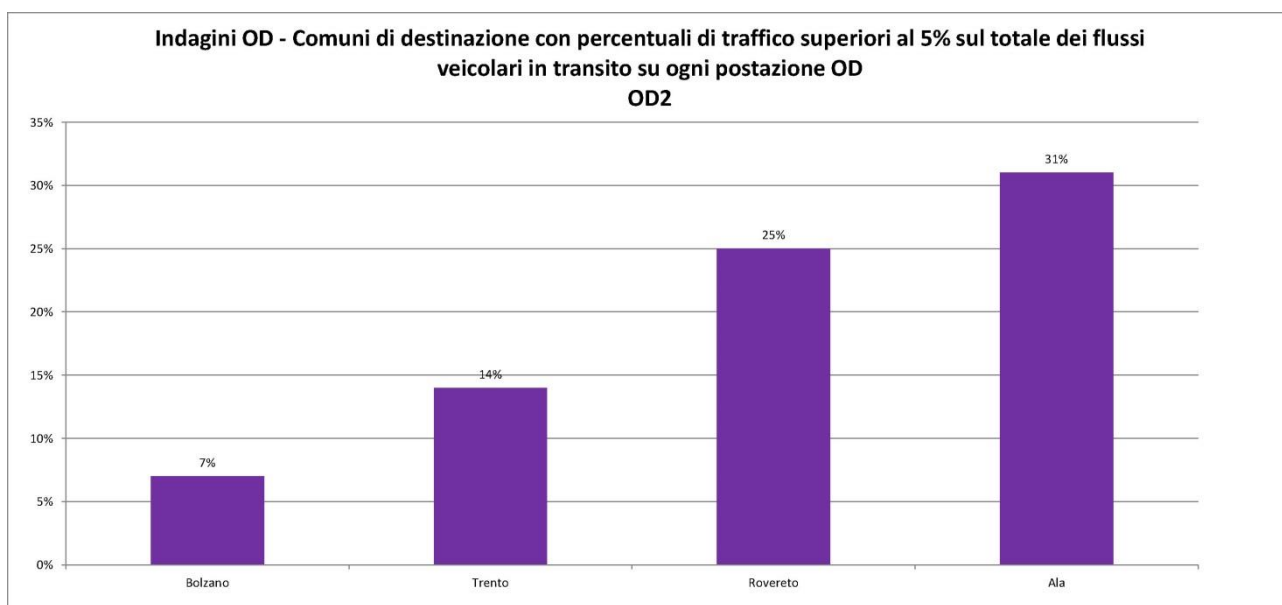


Figura 4-42 - Piano della Mobilità sostenibile della Vallagarina - Indagini O/D - Comuni di destinazione con percentuali di traffico superiori al 5% sul totale dei flussi veicolari in transito su ogni postazione OD - Sezione OD2

Nel Piano della Mobilità sostenibile della Vallagarina si evidenzia come dall'analisi delle risposte al quesito inerente lo scopo del viaggio emerga un quadro per la fascia oraria di punta del mattino caratterizzato sostanzialmente dalla preminenza degli spostamenti per lavoro, che rappresentano quasi il 70% degli spostamenti intercettati in ingresso alla Vallagarina (Figura 4-43).

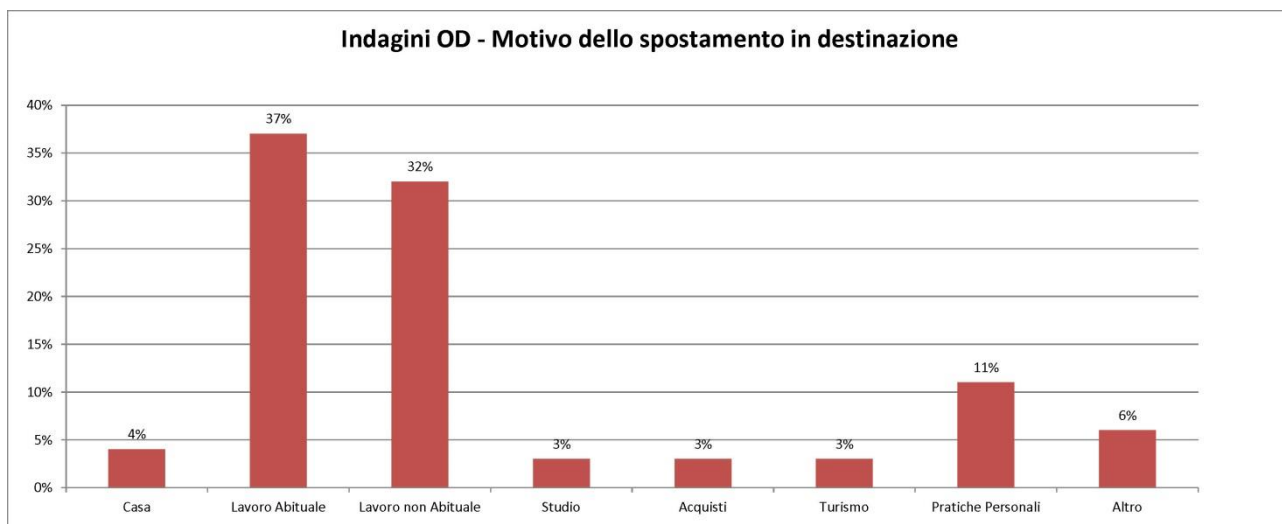


Figura 4-43 - Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina - Indagini OD - Movimento dello spostamento in destinazione

Come mostra il grafico qui sotto (Figura 4-44), la durata degli spostamenti intercettati in ingresso alla Vallagarina presenta un andamento che trova i suoi massimi in tempi compresi tra 30 e 60 minuti (28% del totale a cui si somma il 23% delle durate da 20 a 30 minuti).

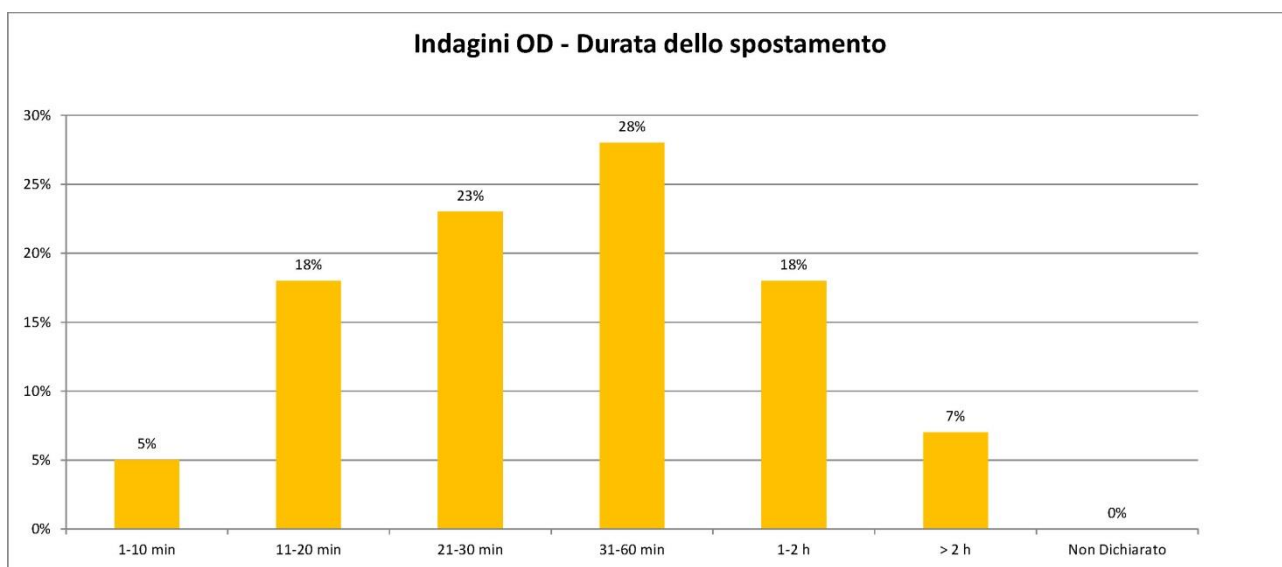


Figura 4-44 - Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina - Indagini OD - Durata dello spostamento

Nel Piano della Mobilità sostenibile della Vallagarina si legge come dall'analisi dei risultati dell'elaborazione sulla frequenza dello spostamento emerga un dato abbastanza eclatante: la percentuale di pendolarismo che riguarda i flussi veicolari in ingresso dall'esterno alla Vallagarina è bassissima, intorno al 4% sommando gli spostamenti eseguiti 1 o 2 volte al giorno.

Una percentuale rilevante di spostamenti risulta effettuate più giorni a settimana (20%), ma la maggior parte degli spostamenti intercettati è effettuata occasionalmente (38%), oppure 1 o 2 volte a settimana (rispettivamente 10% e 27%) (Figura 4-45).

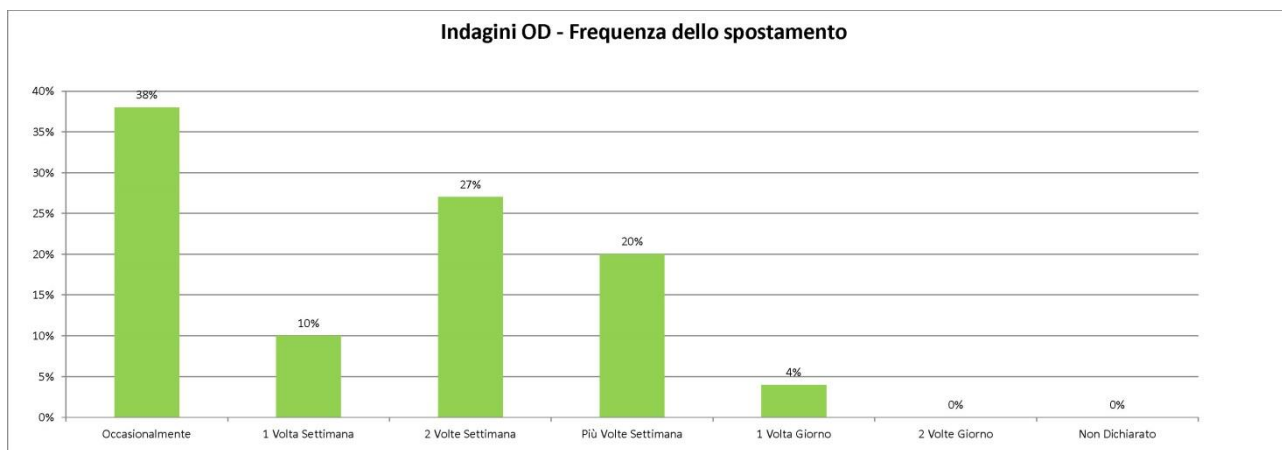


Figura 4-45 - Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina - Indagini OD - Frequenza dello spostamento

Il grafico sotto riportato in Figura 4-46 evidenzia la pressoché assenza di interscambio modale negli spostamenti che fanno ingresso al territorio della Comunità della Vallagarina: il 92% degli intervistati, infatti, ha dichiarato di eseguire unicamente con la propria autovettura privata lo spostamento.

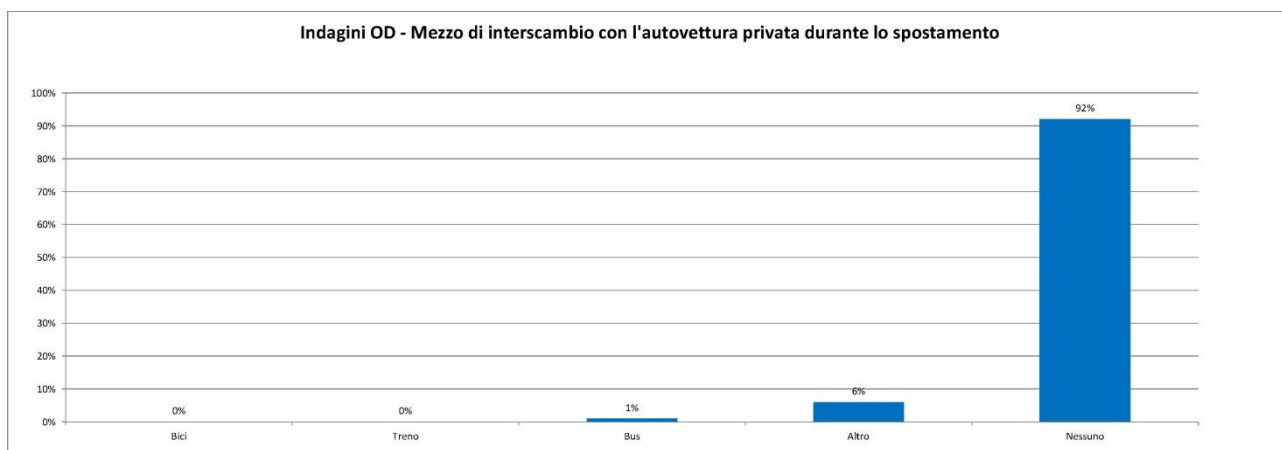


Figura 4-46 - Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina - Indagini OD - Mezzo di interscambio con l'autovettura privata durante lo spostamento

Anche alla domanda sulla possibilità di compiere lo spostamento in corso con un mezzo alternativo all'autoveicolo privato in uso, alta è stata la percentuale di intervistati che ha risposto negativamente e in particolare pari al 68% (Figura 4-47).

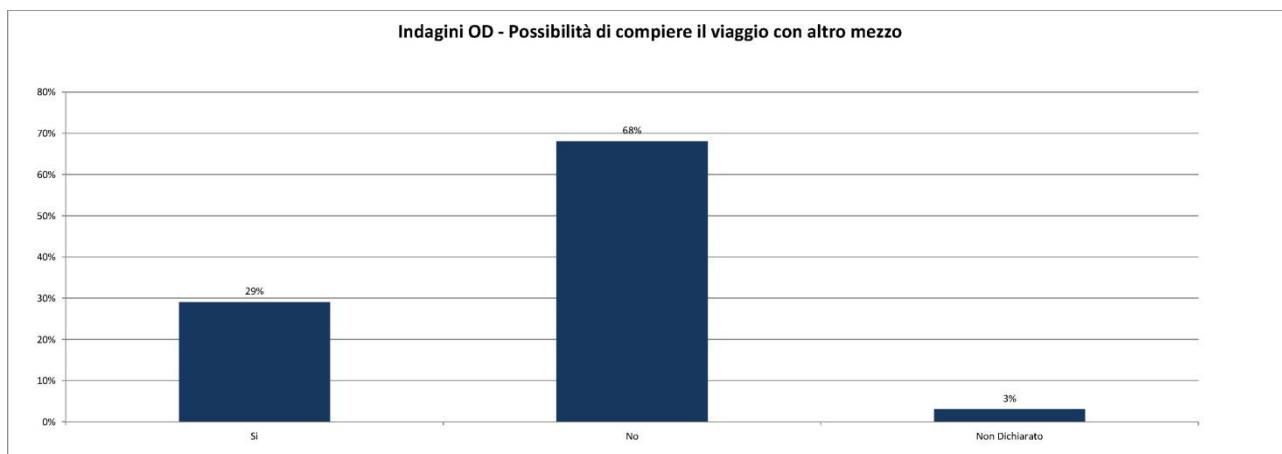


Figura 4-47 - Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina - Indagini OD - Possibilità di compiere il viaggio con altro mezzo

Nonostante, come appena evidenziano, il 68% degli intervistati abbia risposto negativamente alla possibilità di compiere il viaggio con altro mezzo ha comunque risposto in molti casi alla domanda inerente il mezzo di trasporto potenzialmente utilizzabile in alternativa all'auto indicando per il 15% la ferrovia e per il 12% il bus (Figura 4-48).

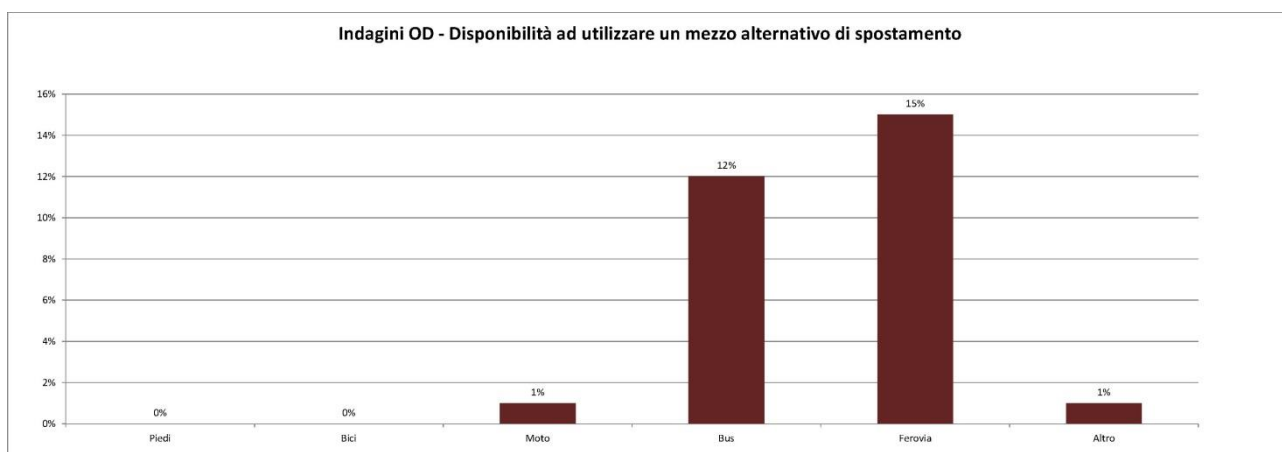


Figura 4-48 - Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina - Indagini OD - disponibilità ad utilizzare un mezzo alternativo di spostamento

Nel Piano della Mobilità sostenibile della Vallagarina si legge ancora come globalmente la maggior parte dei veicoli fermati (77%) aveva a bordo una sola persona o due persone (19%). I veicoli con più di due persone a bordo corrispondono ad una percentuale del 5%. L'istogramma di seguito riportato in Figura 4-49 evidenzia, infatti, il numero di persone a bordo sui veicoli in viaggio per tutti i motivi.

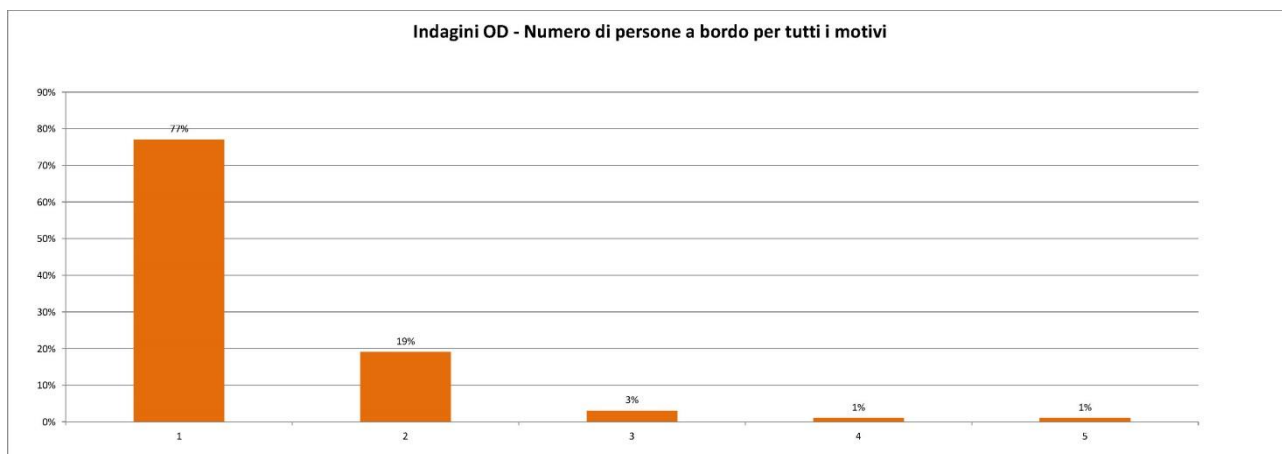


Figura 4-49 - Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina - Indagini OD - Numero di persone a bordo per tutti i motivi dello spostamento

L'istogramma di seguito riportato in Figura 4-50 evidenzia il numero di persone a bordo sui veicoli in viaggio per il solo motivo lavoro. L'86% delle auto transita con una sola persona a bordo o al massimo con 2 persone a bordo con una percentuale però che scende all'11% del totale auto in transito per la motivazione lavoro.

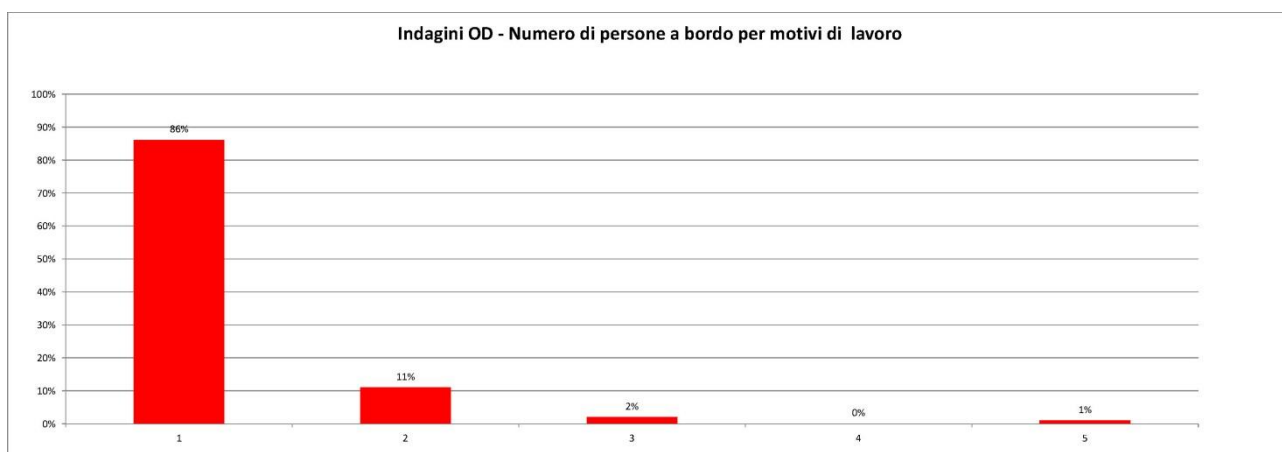


Figura 4-50 - Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina - Indagini OD - Numero di persone a bordo per motivo dello spostamento lavoro

4.3 Sosta

4.3.1 Occupazione di parcheggio

Anche per quanto riguarda l'occupazione, così come per l'offerta riportata nei capitoli precedenti, i dati sono stati elaborati per zona e per tipo di regolazione (libero con segnaletica orizzontale, zona a disco, pagamento), liberi senza segnaletica orizzontale e in aree private, con l'aggiunta del rilievo delle auto parcheggiate in divieto di sosta. I rilievi sono stati eseguiti al mattino nella fascia oraria 09:30-11:30 e ripetuti nel pomeriggio fra le 16:00 e le 17:00.

Le indagini effettuate al mattino **09:30-11:30** hanno evidenziato **un'occupazione diurna mattino di: 616 auto**

Tale **occupazione** risulta per tipologia così suddivisa (Tabella 4-2):

9	auto in aree private ad uso pubblico
440	auto libere con segnaletica
61	auto libere senza segnaletica orizzontale
106	auto a disco orario
0	auto a pagamento
0	auto in divieto

L'indice di occupazione a livello comunale risulta pari a 0.5.

Considerando però le singole zone si evidenzia come l'indice di occupazione (Figura 4-63.) risulti più elevato in particolare questo avviene nella zona Ovest con un indice pari a 0.7 e nella zona centrale con un indice pari a 0.6, mentre nelle rimanenti due zone Zona Sud e zona Nord l'indice risulta pari a 0.3 e quindi inferiore a quanto rilevato a livello comunale.

Analizzando la distribuzione dell'occupazione di sosta per zona si evidenzia, sempre per quanto riguarda il rilievo effettuato al mattino fra le 09:30 e le 11:30 come nella zona Sud prevalga la sosta libera con segnaletica orizzontale; sono state conteggiate infatti 39 auto su un'offerta per questa tipologia di 136 stalli (occupazione pari a 0.3), più limitate le auto rilevate in area private pari a 9 su un'offerta di 20 stalli (indice di occupazione pari a 0.4) e le auto in sosta libera senza segnaletica 3 su 12 stalli corrispondenti ad un indice di occupazione dello 0.2 (Figura 4-65).

Anche nella zona centrale prevale la sosta libera con segnaletica orizzontale con 208 auto conteggiate contro un'offerta di 261 stalli indicanti quindi un indice di occupazione pari a 0.8, ma significativo risulta anche il numero di auto a disco orario pari a 106 auto contro un'offerta di 230 stalli con un indice quindi più basso rispetto alla sosta libera e pari a quasi 0.5 (Figura 4-66).

La zona ovest non offre stalli regolarizzati dal disco orario quindi la sosta rilevata è risultata tutta di tipo libero con 81 auto in sosta libera nei 139 stalli con segnaletica presenti in zona, corrispondente ad un indice di occupazione pari a 0.6 e con 58 auto in sosta libera senza segnaletica corrispondenti a quasi la totalità delle soste possibili in questa zona senza segnaletica (Figura 4-67).

Nella zona Nord (Figura 4-68), infine, è stata rilevata solo la sosta libera con segnaletica, va segnalato fra l'altro l'assenza di stalli a zona disco in questa zona e a pagamento, quest'ultima tipologia del tutto assente sul territorio comunale di Ala.

Le auto in sosta libera nei 328 stalli liberi con segnaletica disponibili sono state 112 indicando un indice di occupazione pari a 0.3.

Le indagini effettuate al pomeriggio **16:00-17:00** hanno evidenziato **un'occupazione diurna pomeriggio** pressoché uguale a quella della mattina e pari a: **618 auto**

Tale **occupazione** risulta per tipologia così suddivisa (Tabella 4-3):

7	auto in aree private ad uso pubblico
437	auto libere con segnaletica
54	auto libere senza segnaletica orizzontale
120	auto a disco orario
0	auto a pagamento
0	auto in divieto

L'indice di occupazione a livello comunale risulta ancora pari a 0.5.

Considerando la distribuzione dell'occupazione di sosta per le varie zone non si evidenziano significativi scostamenti rispetto a quanto rilevato al mattino.

Nella zona Sud non si evidenzia un'occupazione elevata l'indice di occupazione risulta pari a 0.3 sono, infatti, 50 le auto conteggiate su un'offerta totale di stalli per la sosta.

In particolare sono state rilevate 39 auto in sosta libera con segnaletica orizzontale su un'offerta per tale tipologia di stalli di 136, 4 sono le auto in sosta libera senza segnaletica su un'offerta stimata in 12 stalli, mentre le auto in sosta in aree private ad uso pubblico risultano 7 su un'offerta di 20 posti (Figura 4-69).

Nella zona centrale, seppur prevalga sempre la sosta libera con segnaletica, con 195 auto conteggiate contro un'offerta di 261 stalli, sono state conteggiate anche 120 auto in sosta a disco orario che corrispondono ad un'occupazione dell'offerta a disco orario della zona pari a 0.5. In questa zona non sono state rilevate auto in sosta per le altre tipologie di stalli (Figura 4-70).

Nella zona Ovest, dove è presente solo la sosta libera, sono state conteggiate 80 auto in sosta libera con segnaletica e 50 in sosta libera senza segnaletica su un'offerta rispettivamente di 139 e 60 stalli corrispondente ad un'occupazione di quasi 0.6 e 0.8 (Figura 4-71).

Anche nella zona Nord la sosta è solo di tipo libero con 123 auto conteggiare su un'offerta di 328 stalli pari ad un'occupazione di circa 0.4 (Figura 4-72).

Analogamente a quanto riportato nel capitolo relativo all'offerta di parcheggi ed a seguito dell'esecuzione ed apertura del nuovo centro commerciale Eurospar nell'area "Ex Cartierina", all'intersezione di via Soini, Largo Vicentini, via della Costituzione e via Vicentini, essendo stati localizzati nell'accordo pubblico/privato n° 57 nuovi posti auto a disco orario si presume che l'occupazione degli stessi possa essere paragonabile all'occupazione riportata nelle seguenti tabelle (coefficiente di occupazione pari a 0,8 sia per l'ora di punta della mattina che per l'ora di punta del pomeriggio).

n° Parcheggio	Via, Piazza, Vicolo	OFFERTA				OCCUPAZIONE				Coeff. occupazione
		Posti in aree private ad uso pubblico	Liberti senza segnaletica orizzontale	Liberti con segnaletica orizzontale	Totale	Posti in aree private ad uso pubblico	Liberti senza segnaletica orizzontale	Liberti con segnaletica orizzontale	Totale	
1	VIA MONTE CORNO	20	0	0	20	9	0	0	9	0,5
2	STRADA DELLE MADONNE	0	0	18	18	0	0	4	4	0,2
3	VIA TAMBUSET SUD	0	0	15	15	0	0	3	3	0,2
4	VIA DEI MILLE (PARCO)	0	0	9	9	0	0	2	2	0,2
5	VIA AUTARI	0	12	0	12	0	0	6	6	0,5
6	VIA AUTARI A/B/C	0	12	32	44	0	3	10	13	0,3
7	VIA TAMBUSET NORD	0	12	0	12	0	0	3	3	0,3
8	VIA DEI MILLE E VIA BASTIE	0	24	0	24	0	0	6	6	0,3
9	VIA 25 APRILE	0	14	0	14	0	0	5	5	0,4
1	VIALE MALFATTI	0	0	6	6	0	0	0	6	1,0
2	VIA MARIO SARTORI	0	0	8	8	0	0	5	5	0,6
3	VIA MARCONI	0	10	20	30	0	0	9	20	0,7
4	PIAZZA GIOVANNI XXIII	0	5	37	42	0	0	4	30	0,7
5	VIA GATTIOLI	0	0	19	19	0	0	13	13	0,7
6	LARGO VICENTINI	0	41	7	48	0	0	33	39	0,8
7	PARCO PERLE*	0	27	0	27	0	0	21	21	0,8
8	PARCHEGGIO POLI	0	0	63	63	0	0	20	20	0,3
9	VIA DELLA ROGGIA	0	6	53	59	0	0	6	14	0,3
10	VIA ANZELINI (STRADA)	0	35	17	52	0	0	30	5	0,7
11	VIA ANZELINI (PARCH.)	0	75	0	75	0	0	67	0	0,9
12	VIA TRE CHIODI (PARCO)	0	20	0	20	0	0	0	0	0,0
13	VIA TRE CHIODI (STRADA)	0	0	53	53	0	0	33	33	0,6
14	VIALE 4 NOVEMBRE	0	9	0	9	0	0	5	5	0,6
1	VIALE 4 NOVEMBRE	0	38	0	38	0	0	23	0	0,6
2	VIALE MALFATTI	0	27	0	27	0	0	19	0	0,7
3	STAZIONE F.S.	0	60	15	75	0	58	13	71	0,9
4	STRADA DELLA PASSERELLA	0	24	0	24	0	0	12	0	0,5
5	CIMITERO	0	35	0	35	0	0	14	0	0,4
1	LARGO ITALIA	0	46	0	46	0	0	9	9	0,2
2	VIA MONDINI	0	19	0	19	0	0	4	4	0,2
3	VIA S. VALENTINO	0	21	0	21	0	0	12	0	0,6
4	VIA GIARO "A"	0	116	0	116	0	0	42	0	0,4
5	VIA PIAZZI "A"	0	10	0	10	0	0	2	2	0,2
6	VIA LARGAIOLLI	0	72	0	72	0	0	23	0	0,3
7	VIA GIARO "B"	0	12	0	12	0	0	1	0	0,1
8	VIA PIAZZI "B"	0	5	0	5	0	0	3	0	0,6
9	VIA PIAZZI "C"	0	7	0	7	0	0	5	0	0,7
10	VIA PIAZZI "D"	0	0	0	0	0	0	3	0	0,4
11	VIA CARLETTI	0	6	0	6	0	0	6	0	1,0
12	VIA VOLTA	0	7	0	7	0	0	2	0	0,3
Zona sud		20	12	136	168	9	3	39	51	0,3
Zona centrale		0	20	261	281	0	0	208	314	0,6
Zona ovest		0	60	139	199	0	58	81	139	0,7
Zona nord		0	0	328	328	0	0	112	112	0,3
Totale		20	92	864	1206	9	61	440	616	0,5

Tabella 4-2 - Occupazione di parcheggio per zona e per tipologia - Rilievo 09:30-11:30 - Anno 2014

Comune di Ala
Piano Generale del Traffico Urbano e della Sosta
Rilevazione Offerta e Occupazione Parcheggi
Data rilievo 17.11.2014 - 21.11.2014 - 25.11.2014
Ora rilievo 16.00 - 17.00

Zona	n° Parcheggio	Via, Piazza, Vicolo	OFFERTA				OCCUPAZIONE				Coeff. occupazione				
			Posti in aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale	Disco	Pagamento	Totale	Posti in aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale		Liberi con segnaletica orizzontale	Disco	Pagamento	Divieto
Zona sud	1	VIA MONTE CORNO	20	0	0	0	0	0	20	7	0	0	0	7	0,4
	2	STRADA DELLE MADONNE	0	0	18	0	0	18	0	0	2	0	0	2	0,1
	3	VIA TAMBUSET SUD	0	0	15	0	0	15	0	0	2	0	0	2	0,1
	4	VIA DEI MILLE (PARCO)	0	0	9	0	0	9	0	0	2	0	0	2	0,2
Zona centrale	5	VIA AUTARI	0	0	12	0	0	12	0	0	7	0	0	7	0,6
	6	VIA AUTARI ABIC	0	12	32	0	0	44	0	4	13	0	0	17	0,4
	7	VIA TAMBUSET NORD	0	0	12	0	0	12	0	1	0	0	0	1	0,1
	8	VIA DEI MILLE E VIA BASTIE	0	0	24	0	0	24	0	0	8	0	0	8	0,3
	9	VIA 25 APRILE	0	0	14	0	0	14	0	0	4	0	0	4	0,3
	1	VIALE Malfatti	0	0	6	0	0	6	0	0	2	0	0	2	0,3
	2	VIA MARIO SARTORI	0	0	8	0	0	8	0	0	3	0	0	3	0,4
	3	VIA MARCONI	0	0	10	0	0	10	0	0	8	0	0	14	0,5
	4	PIAZZA GIOVANNI XXIII	0	0	5	0	0	5	0	0	3	19	0	22	0,5
	5	VIA GATTIOLI	0	0	19	0	0	19	0	0	0	5	0	5	0,3
	6	LARGO VICENTINI	0	0	41	7	0	48	0	0	34	6	0	40	0,8
	7	PARCO PERLE	0	0	27	0	0	27	0	0	15	0	0	15	0,6
Zona ovest	8	PARCHEGGIO POLI	0	0	63	0	0	63	0	0	0	43	0	43	0,7
	9	VIA DELLA ROGGIA	0	0	6	53	0	59	0	0	5	23	0	28	0,5
	10	VIA ANZELINI (STRADA)	0	0	35	17	0	52	0	0	32	13	0	45	0,9
	11	VIA ANZELINI (PARCH.)	0	0	75	0	0	75	0	0	71	0	0	71	0,9
	12	VIA TRE CHIODI (PARCO)	0	20	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0,0
	13	VIA TRE CHIODI (STRADA)	0	0	53	0	0	53	0	0	22	0	0	22	0,0
	14	VIALE 4 NOVEMBRE	0	0	9	0	0	9	0	0	5	0	0	5	0,6
	1	VIALE 4 NOVEMBRE	0	0	38	0	0	38	0	0	22	0	0	22	0,6
	2	VIALE Malfatti	0	0	27	0	0	27	0	0	19	0	0	19	0,7
	3	STAZIONE F.S.	0	60	15	0	0	75	0	50	13	0	0	63	0,8
	4	STRADA DELLA PASSERELLA	0	0	24	0	0	24	0	0	14	0	0	14	0,6
	5	CIMITERO	0	0	35	0	0	35	0	0	12	0	0	12	0,3
Zona nord	1	LARGO ITALIA	0	0	46	0	0	46	0	0	11	0	0	11	0,2
	2	VIA MONDINI	0	0	19	0	0	19	0	0	3	0	0	3	0,2
	3	VIA S. VALENTINO	0	0	21	0	0	21	0	0	9	0	0	9	0,4
	4	VIA GIARO "A"	0	0	116	0	0	116	0	0	51	0	0	51	0,4
	5	VIA PIAZZI "A"	0	0	10	0	0	10	0	0	4	0	0	4	0,4
	6	VIA LARGAIOLLI	0	0	72	0	0	72	0	0	18	0	0	18	0,3
	7	VIA GIARO "B"	0	0	12	0	0	12	0	0	3	0	0	3	0,3
	8	VIA PIAZZI "B"	0	0	5	0	0	5	0	0	2	0	0	2	0,4
	9	VIA PIAZZI "C"	0	0	7	0	0	7	0	0	7	0	0	7	1,0
	10	VIA PIAZZI "D"	0	0	7	0	0	7	0	0	6	0	0	6	0,9
	11	VIA CARLETTI	0	0	6	0	0	6	0	0	5	0	0	5	0,8
	12	VIA VOLTA	0	0	7	0	0	7	0	0	4	0	0	4	0,6
		Zona sud	20	12	136	0	0	168	7	4	39	0	0	50	0,3
		Zona centrale	0	20	261	230	0	511	0	0	195	120	0	315	0,6
		Zona ovest	0	60	139	0	0	199	0	50	80	0	0	130	0,7
		Zona nord	0	0	328	0	0	328	0	0	123	0	0	123	0,4
		Totale	20	92	864	230	0	1206	7	54	437	120	0	618	0,5

Tabella 4-3 - Occupazione di parcheggio per zona e per tipologia - Rilievo 16:00-17:00 - Anno 2014

Come evidenziato in precedenza per l'offerta di sosta, nei mesi di gennaio-febbraio 2015 sono state effettuate delle indagini integrative atte a definire il numero di auto in sosta nelle frazioni di Ala. Tali indagini, come quelle effettuate nell'area centrale di Ala, sono state effettuate al mattino, nella fascia oraria 09:30-11:30, e ripetute nel pomeriggio, fascia oraria 16:00-17:00, al fine di avere una visione più completa della sosta anche rispetto alle fasce orarie.

Le indagini effettuate al mattino **09:30-11:30** hanno evidenziato **un'occupazione diurna mattino di: 129 auto**

Tale **occupazione** risulta per tipologia così suddivisa (Tabella 4-4):

101 auto libere con segnaletica

13 auto libere senza segnaletica orizzontale

15 auto a disco orario

Non sono state rilevate auto in sosta in aree private ad uso pubblico e a pagamento, in quanto come già evidenziato, nelle frazioni non è disponibile questa tipologia di sosta. Non sono state rilevate, inoltre, auto in divieto di sosta.

L'indice di occupazione a livello di frazioni risulta pari a 0.5.

Considerando le singole frazioni l'unica a presentare un indice di occupazione superiore a quello medio è Serravalle (Figura 4-53Figura 4-52) con un indice pari a 0.7 , mentre le frazioni con l'indice di occupazione più basso risultano Marani (Figura 4-51) e S. Lucia (Figura 4-55) con un indice di occupazione pari a 0.2. Pari a 0.5 risulta l'indice di occupazione a S. Margherita (Figura 4-52) e Chizzola (Figura 4-56.)

Se consideriamo le singole aree di sosta monitorate all'interno delle frazioni si notano alcune criticità anche se l'unica area di sosta a presentare un indice di occupazione pari ad 1 corrispondente cioè ad un'occupazione completa degli stalli presenti, risulta p.zza vittoria Veneto a Pilcante (Figura 4-54) dove i due stalli a disco orario sono risultati entrambi occupati. Altre criticità, seppur comunque con un indice di occupazione inferiore all'unità, risultano l'area di sosta presso la scuola elementare di Serravalle con un indice di occupazione pari a 0.9 corrispondente a 10 auto parcheggiate negli stalli liberi con segnaletica orizzontale rispetto ad un'offerta totale di 11 stalli, e via Manzoni a Chizzola (Figura 4-56) dove l'indice di occupazione risulta sempre pari a 0.9 corrispondente a 7 auto in sosta a disco orario su un'offerta di 8 stalli per questa tipologia e 4 auto in sosta libera con segnaletica indicanti l'occupazione totale di tali stalli in questa via.

Data rilievo 29.01.2015 - 02.02.2015 Ora rilievo 9.30 - 11.30

Rilevazione Offerta e Occupazione Parcheggi

Frazione	n° Parcheggio	Via, Piazza, Vicolo	OFFERTA				OCCUPAZIONE				Coeff. occupazione					
			Posti in aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale	Disco	Pagamento	Totale	Posti in aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale		Liberi con segnaletica orizzontale	Disco	Pagamento	Divieto	Totale
Marani	1	VIA SCUOLE	0	0	15	0	0	15	0	0	3	0	0	0	3	0.2
Marani	1	VIA MONTE BONDONE	0	0	5	0	0	5	0	0	3	0	0	0	3	0.6
S. Margherita	2	CIMITERO	0	6	0	0	0	6	0	5	0	0	0	0	5	0.8
S. Margherita	3	LOTTIZZAZIONE PARADISO	0	0	27	0	0	27	0	0	11	0	0	0	11	0.4
S. Margherita	4	EX SCUOLA (INTERRATO)	0	0	0	10	0	10	0	0	0	6	0	0	6	0.6
Serravalle	1	VIA CONI ZUGNA	0	0	16	0	0	16	0	0	11	0	0	0	11	0.7
Serravalle	2	SCUOLA ELEMENTARE	0	0	11	0	0	11	0	0	10	0	0	0	10	0.9
Serravalle	3	VIA 4 GIUGNO	0	0	8	0	0	8	0	0	6	0	0	0	6	0.8
Serravalle	4	SS 12 (SEMAFORO)	0	0	12	0	0	12	0	0	9	0	0	0	9	0.8
Serravalle	5	STAZIONE FF SS	0	14	0	0	0	14	0	8	0	0	0	0	8	0.6
Picante	1	PARCO GIOCHI	0	0	13	0	0	13	0	0	2	0	0	0	2	0.2
Picante	2	PIAZZA VITTORIO VENETO	0	0	0	2	0	2	0	0	0	2	0	0	2	1.0
Picante	3	SP 90	0	0	59	0	0	59	0	0	26	0	0	0	26	0.4
Picante	4	VIA ZANDONAI (LOTTIZZAZIONE)	0	0	18	0	0	18	0	0	5	0	0	0	5	0.3
S. Lucia	1	PARCO GIOCHI	0	0	11	0	0	11	0	0	2	0	0	0	2	0.2
S. Lucia	1	VIA CENESTRINI	0	0	7	0	0	7	0	0	2	0	0	0	2	0.3
S. Lucia	2	VIA A. DE GASPERI (EX SCUOLE)	0	0	9	0	0	9	0	0	3	0	0	0	3	0.3
S. Lucia	3	VIA MANZONI	0	0	4	8	0	12	0	0	4	7	0	0	11	0.9
S. Lucia	4	VIA ING. SETTIMO VIESI (LOTTIZZAZIONE)	0	0	6	0	0	6	0	0	4	0	0	0	4	0.7
S. Lucia	5	VIA ING. SETTIMO VIESI (CAMPO SPORTIVO)	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0.0
Chizzola		Marani	0	0	15	0	0	15	0	0	3	0	0	0	3	0.2
		S. Margherita	0	6	32	10	0	48	0	5	14	6	0	0	25	0.5
		Serravalle	0	14	47	0	0	61	0	8	36	0	0	0	44	0.7
		Picante	0	0	90	2	0	92	0	0	33	2	0	0	35	0.4
		S. Lucia	0	0	11	0	0	11	0	0	2	0	0	0	2	0.2
		Chizzola	0	0	36	8	0	44	0	0	13	7	0	0	20	0.5
Totale			0	20	231	20	0	271	0	13	101	15	0	0	129	0.5

Tabella 4-4 - Occupazione di parcheggio per frazione e per tipologia - Rilievo 09:30-11:30 - Anno 2015

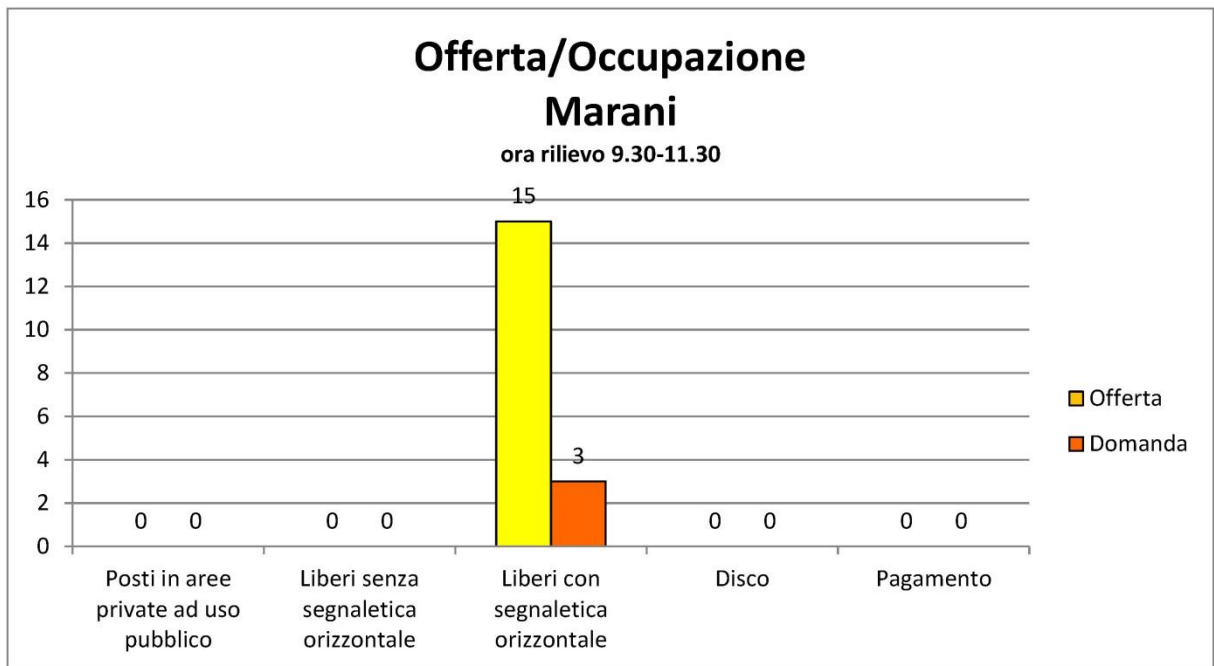


Figura 4-51 - Occupazione di parcheggio per tipologia - Rilievo 09:30-11:30 - Anno 2015 - Frazione Marani

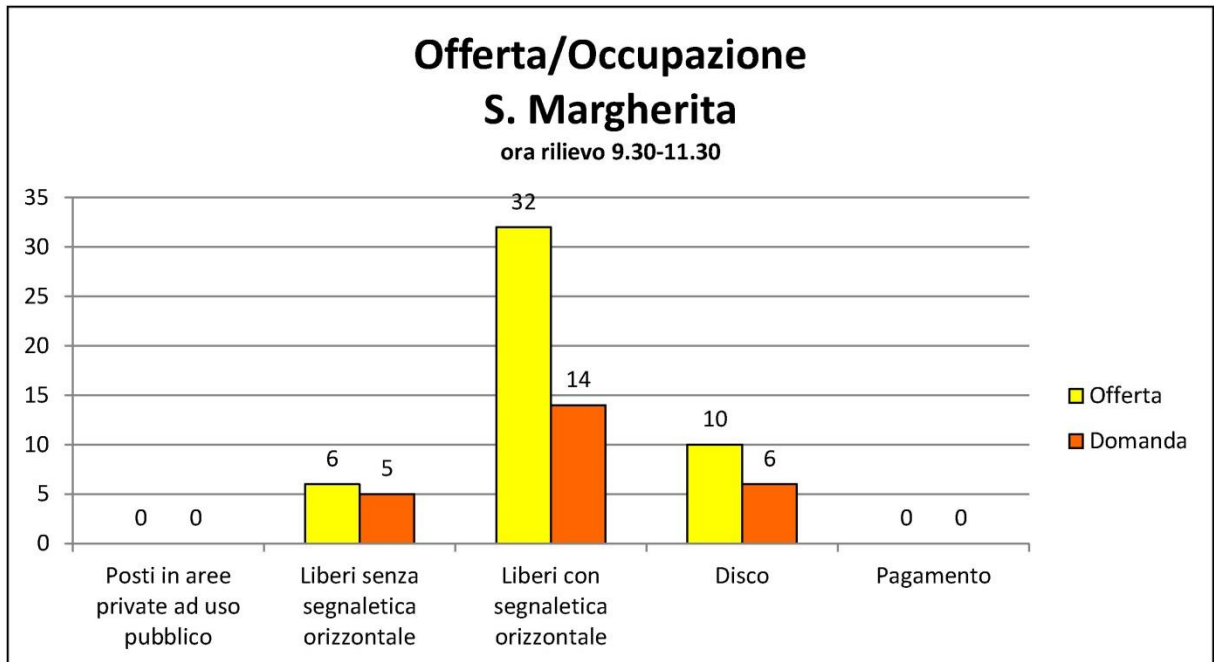


Figura 4-52 - Occupazione di parcheggio per tipologia - Rilievo 09:30-11:30 - Anno 2015 - Frazione S. Margherita

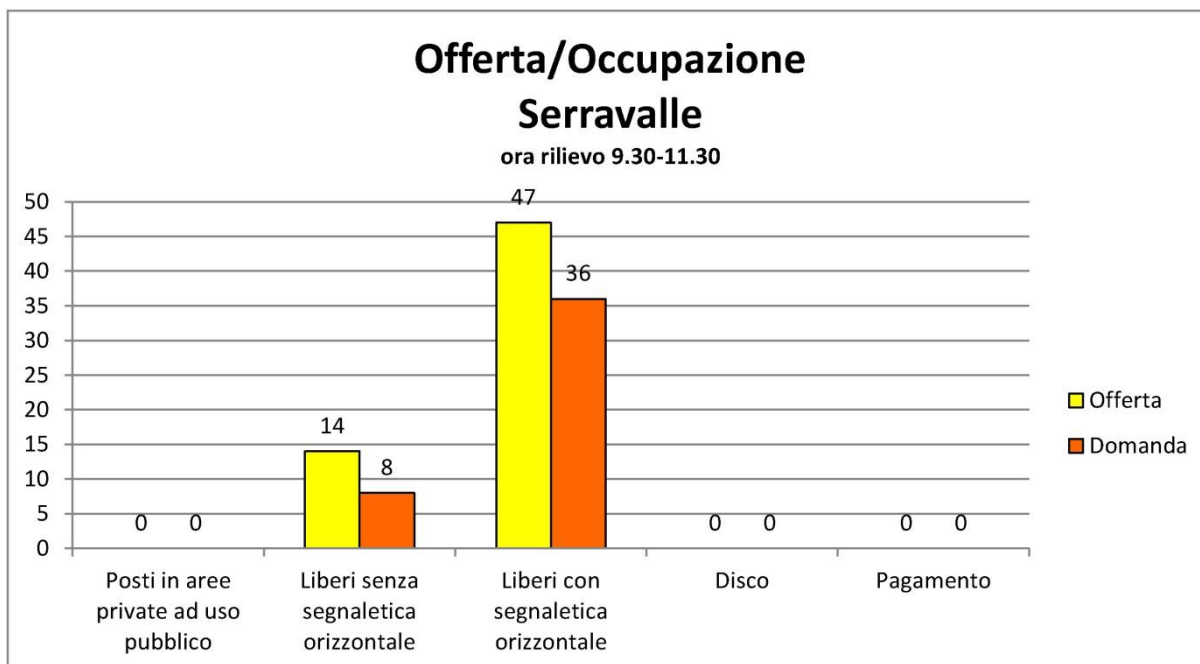


Figura 4-53 - Occupazione di parcheggio per tipologia - Rilievo 09:30-11:30 - Anno 2015 - Frazione Serravalle

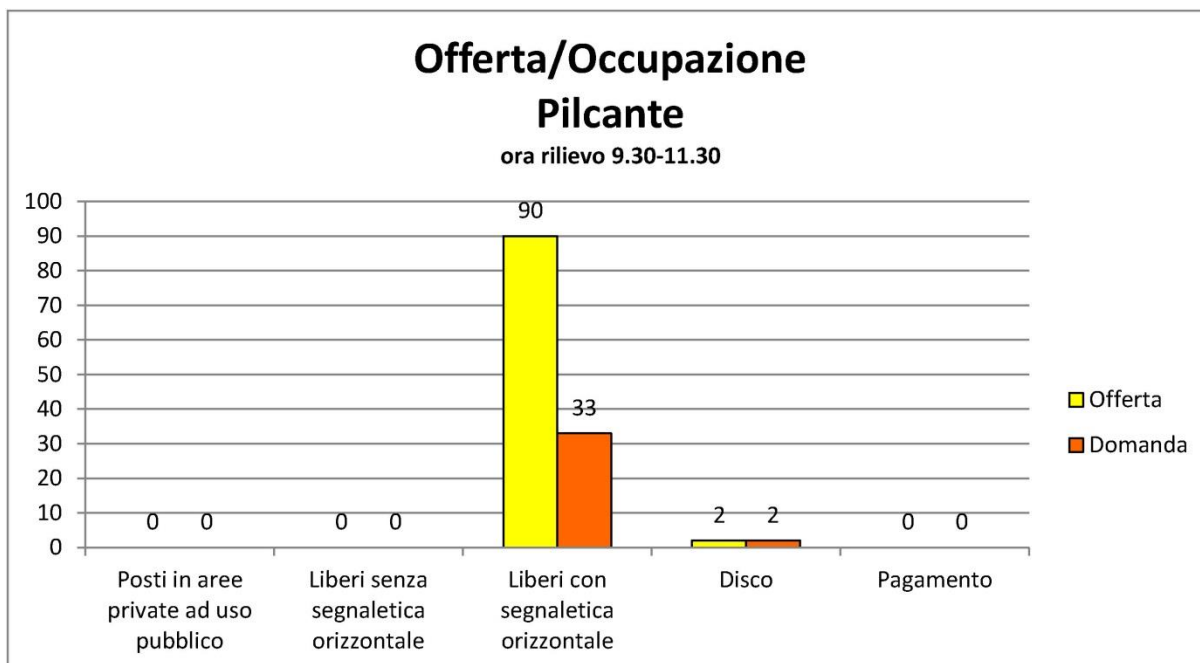


Figura 4-54 - Occupazione di parcheggio per tipologia - Rilievo 09:30-11:30 - Anno 2015 - Frazione Pilcante

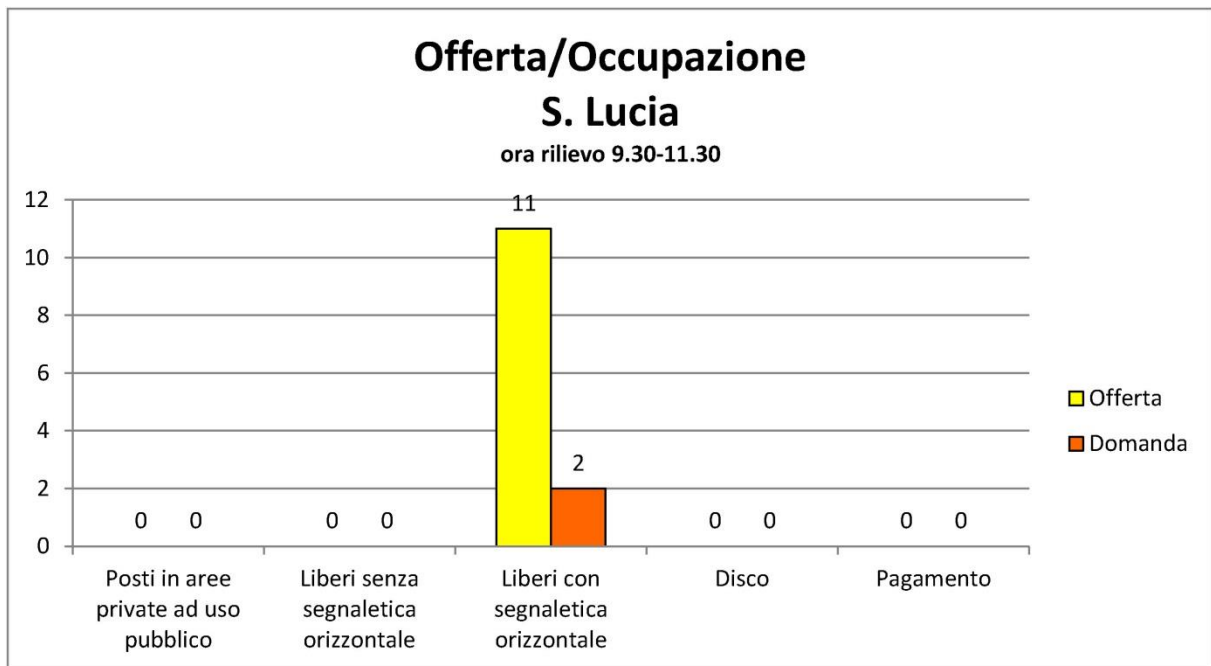


Figura 4-55 - Occupazione di parcheggio per tipologia - Rilievo 09:30-11:30 - Anno 2015 - Frazione S. Lucia

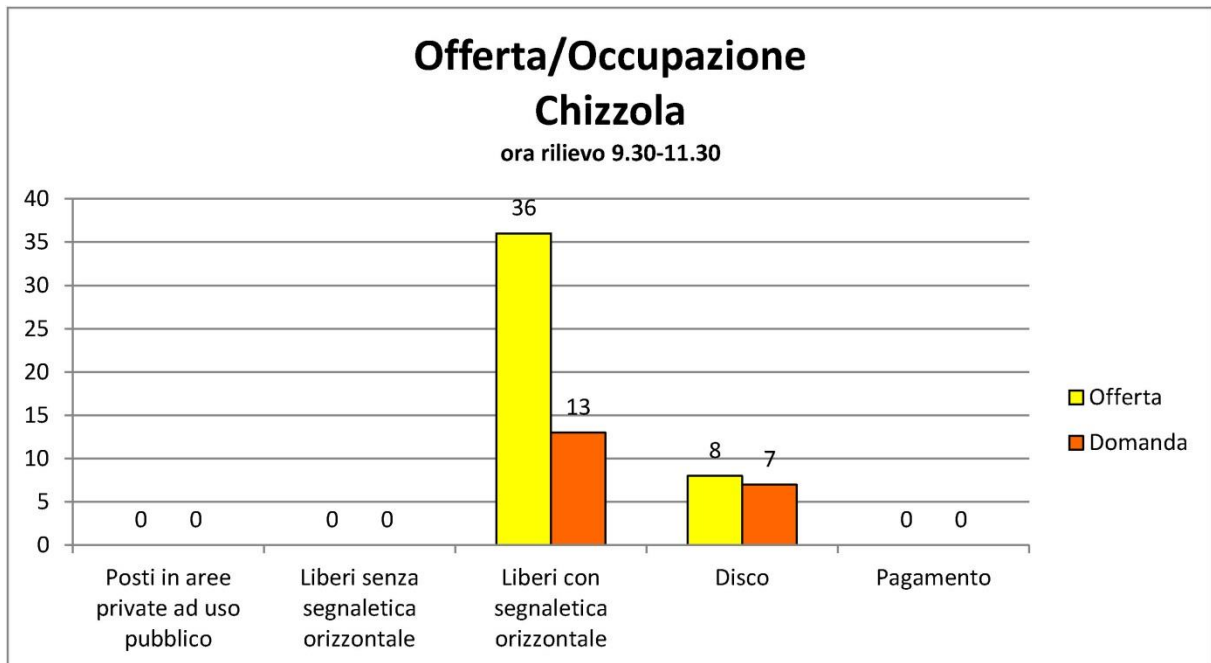


Figura 4-56 - Occupazione di parcheggio per tipologia - Rilievo 09:30-11:30 - Anno 2015 - Frazione Chizzola

Le indagini effettuate, invece, al pomeriggio **16:00-17:00** hanno evidenziato **un'occupazione diurna pomeriggio di: 131 auto**

Tale **occupazione** risulta per tipologia così suddivisa (Tabella 4-5):

116 auto libere con segnaletica

6 auto libere senza segnaletica orizzontale

9 auto a disco orario

Non sono state rilevate auto in sosta in aree private ad uso pubblico e a pagamento, in quanto come già evidenziato, nelle frazioni non è disponibile questa tipologia di sosta. Non sono state rilevate, inoltre, auto in divieto di sosta.

L'indice di occupazione a livello di frazioni risulta pari a 0.5, uguale quindi a quello registrato nel rilievo mattutino.

Considerando le singole frazioni l'unica a presentare un indice di occupazione superiore a quello medio è Serravalle (Figura 4-59, Figura 4-52) con un indice pari a 0.6 , mentre le frazioni con l'indice di occupazione più basso risultano Marani (Figura 4-57), S. Lucia (Figura 4-61) e Chizzola (Figura 4-56) con un indice di occupazione rispettivamente pari a 0.1, 0.3 e 0.4. Pari a 0.5 risulta l'indice di occupazione a S. Margherita (Figura 4-58) e Pilcante (Figura 4-60).

Se consideriamo le singole aree di sosta monitorate all'interno delle frazioni si notano alcune criticità anche se nessuna area di sosta presenta un indice di occupazione pari ad 1, corrispondente cioè ad un'occupazione completa degli stalli presenti. Le uniche aree di sosta a presentare un indice di occupazione prossimo all'unità sono via Monte Bondone a S. Margherita (0.8), via Coni Zugna e l'area di sosta delle scuole elementari a Serravalle, rispettivamente con un indice di occupazione pari a 0.8 e 0.7, e, sempre a Serravalle, l'area di sosta sulla S.S. 12 presso il semaforo con un indice di occupazione pari sempre a 0.8,

Rilevazione Offerta e Occupazione Parcheggi
Data rilievo 29.01.2015 - 02.02.2015
Ora rilievo 16.00 - 17.00

Frazione	n° Parcheggio	Via, Piazza, Vicolo	OFFERTA				OCCUPAZIONE				Coeff. occupazione					
			Posti in aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale	Disco	Pagamento	Totale	Posti in aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale		Liberi con segnaletica orizzontale	Disco	Pagamento	Divieto	Totale
Marani	1	VIA SCUOLE	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	2	0,1
S. Margherita	1	VIA MONTE BONDONE	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	4	0,8
	2	CIMITERO	0	6	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	1	0,2
	3	LOTTIZZAZIONE PARADISO	0	0	27	0	0	27	0	0	0	0	0	0	16	0,6
	4	EX SCUOLA (INTERRATO)	0	0	0	10	0	10	0	0	0	0	0	0	4	0,4
	1	VIA CONI ZUGNA	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	13	0,8
Serravalle	2	SCUOLA ELEMENTARE	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	8	0,7
	3	VIA 4 GIUGNO	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	3	0,4
	4	SS 12 (SEMAFORO)	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	10	0,8
	5	STAZIONE FF. SS.	0	14	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	5	0,4
	1	PARCO GIOCHI	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	1	0,1
Pilcante	2	PIAZZA VITTORIO VENETO	0	0	0	2	0	2	0	0	0	1	0	0	1	0,5
	3	SP 90	0	0	59	0	0	59	0	0	0	32	0	0	32	0,5
	4	VIA ZANDONAI (LOTTIZZAZIONE)	0	0	18	0	0	18	0	0	0	11	0	0	11	0,6
	1	PARCO GIOCHI	0	0	11	0	0	11	0	0	0	3	0	0	3	0,3
Chizzola	1	VIA CENESTRINI	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	3	0,4
	2	VIA A. DE GASPERI (EX SCUOLE)	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	5	0,6
	3	VIA MANZONI	0	0	4	8	0	12	0	0	1	4	0	0	5	0,4
	4	VIA ING. SETTIMO VIESI (LOTTIZZAZIONE)	0	0	6	0	0	6	0	0	0	3	0	0	3	0,5
	5	VIA ING. SETTIMO VIESI (CAMPO SPORTIVO)	0	0	10	0	0	10	0	0	0	1	0	0	1	0,1
Chizzola		Marani	0	0	15	0	0	15	0	0	0	2	0	0	2	0,1
		S. Margherita	0	6	32	10	0	48	0	1	20	4	0	0	25	0,5
		Serravalle	0	14	47	0	0	61	0	5	34	0	0	0	39	0,6
		Pilcante	0	0	50	2	0	52	0	0	44	1	0	0	45	0,5
		S. Lucia	0	0	11	0	0	11	0	0	0	3	0	0	3	0,3
	Chizzola	0	0	36	8	0	44	0	0	13	4	0	0	17	0,4	
	Totale		0	20	231	20	0	271	0	6	116	9	0	0	131	0,5

Tabella 4-5 - Occupazione di parcheggio per frazione e per tipologia - Rilievo 16:00-17:30 - Anno 2015

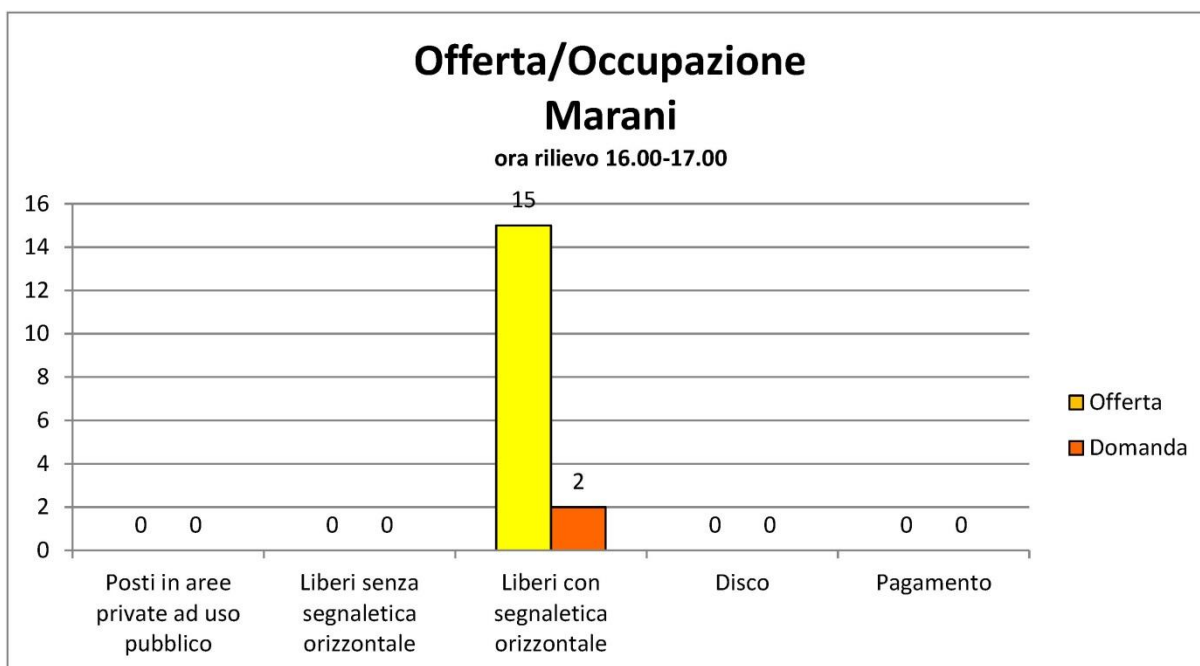


Figura 4-57 - Occupazione di parcheggio per tipologia - Rilievo 16:00-17:00 - Anno 2015 - Frazione Marani

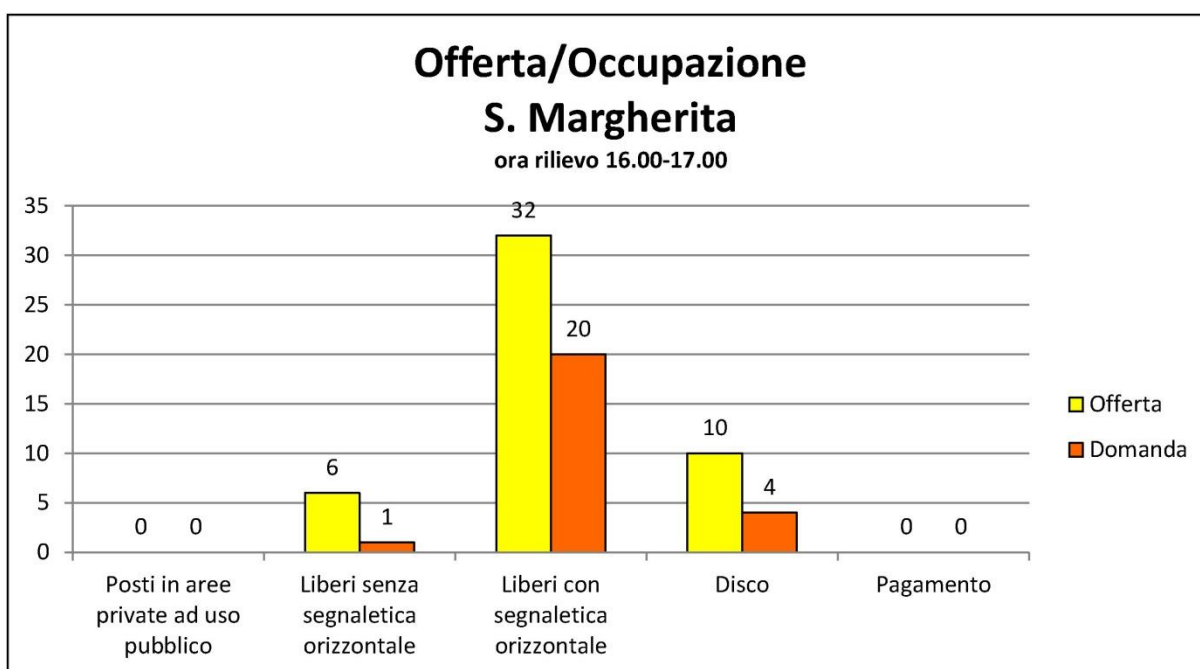


Figura 4-58 - Occupazione di parcheggio per tipologia - Rilievo 16:00-17:00 - Anno 2015 - Frazione S. Margherita

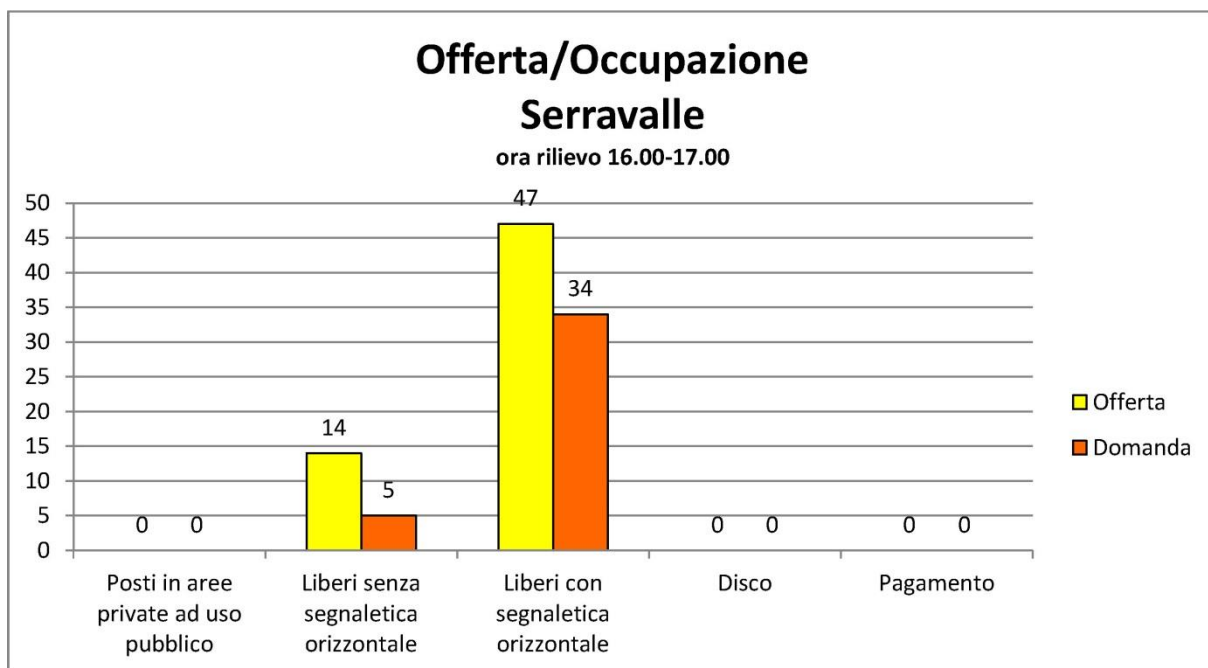


Figura 4-59 - Occupazione di parcheggio per tipologia - Rilievo 16:00-17:00 - Anno 2015 - Frazione Serravalle

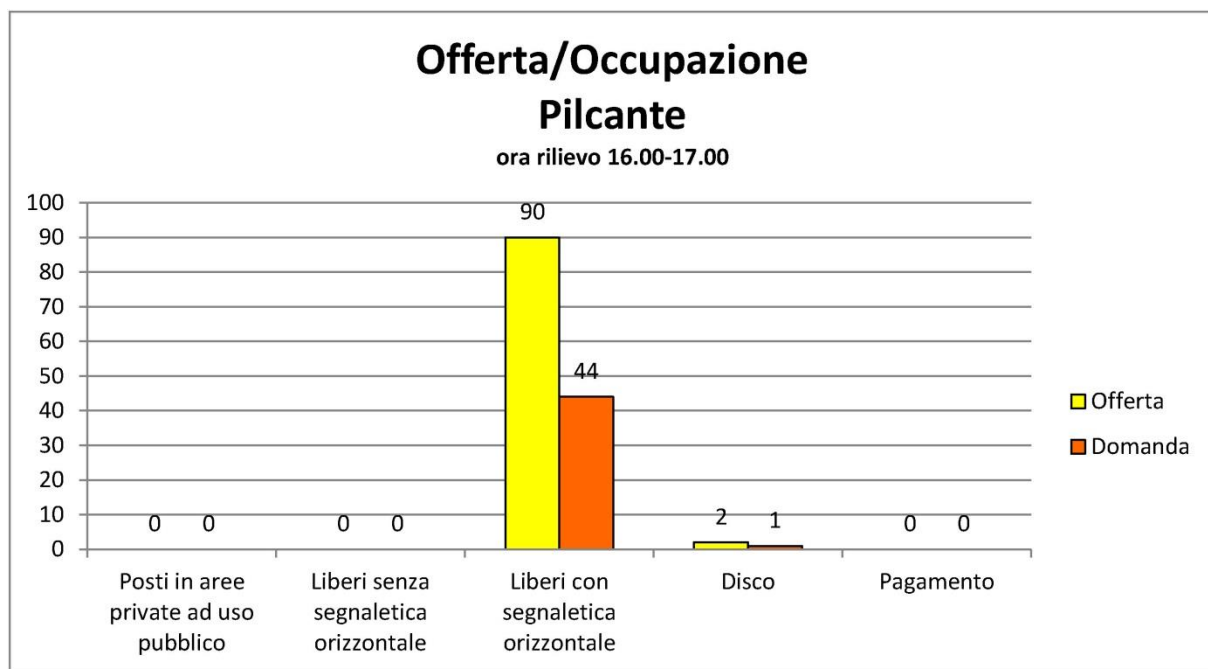


Figura 4-60 - Occupazione di parcheggio per tipologia - Rilievo 16:00-17:00 - Anno 2015 - Frazione Pilcante

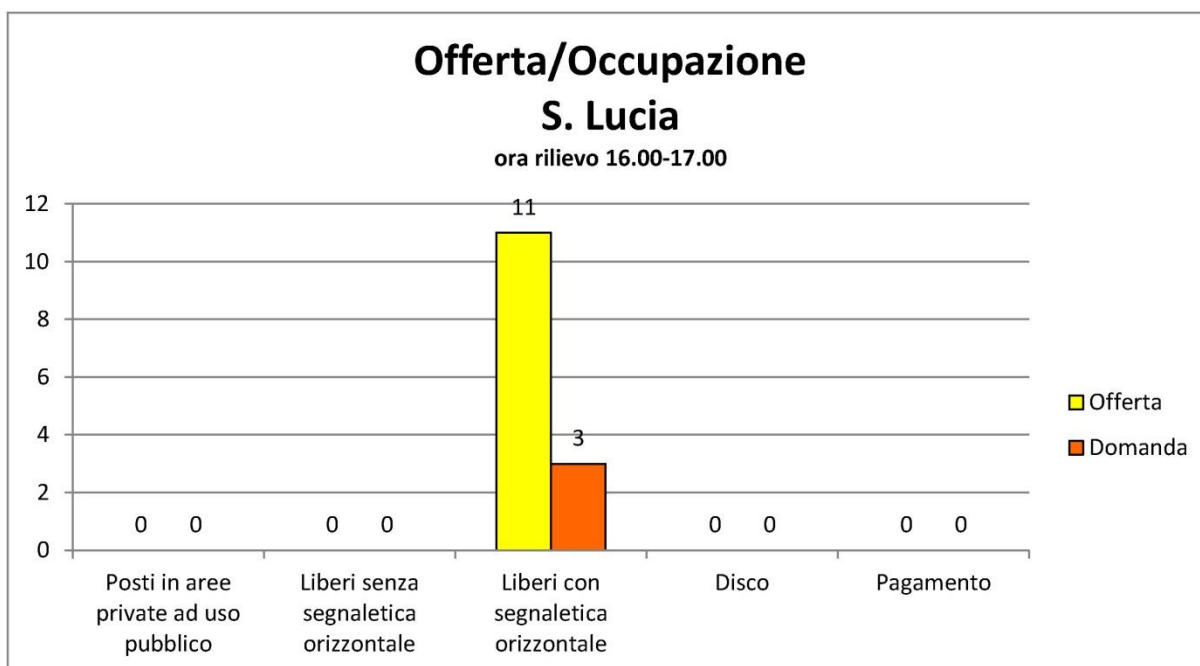


Figura 4-61 - Occupazione di parcheggio per tipologia - Rilievo 16:00-17:00 - Anno 2015 - Frazione S. Lucia

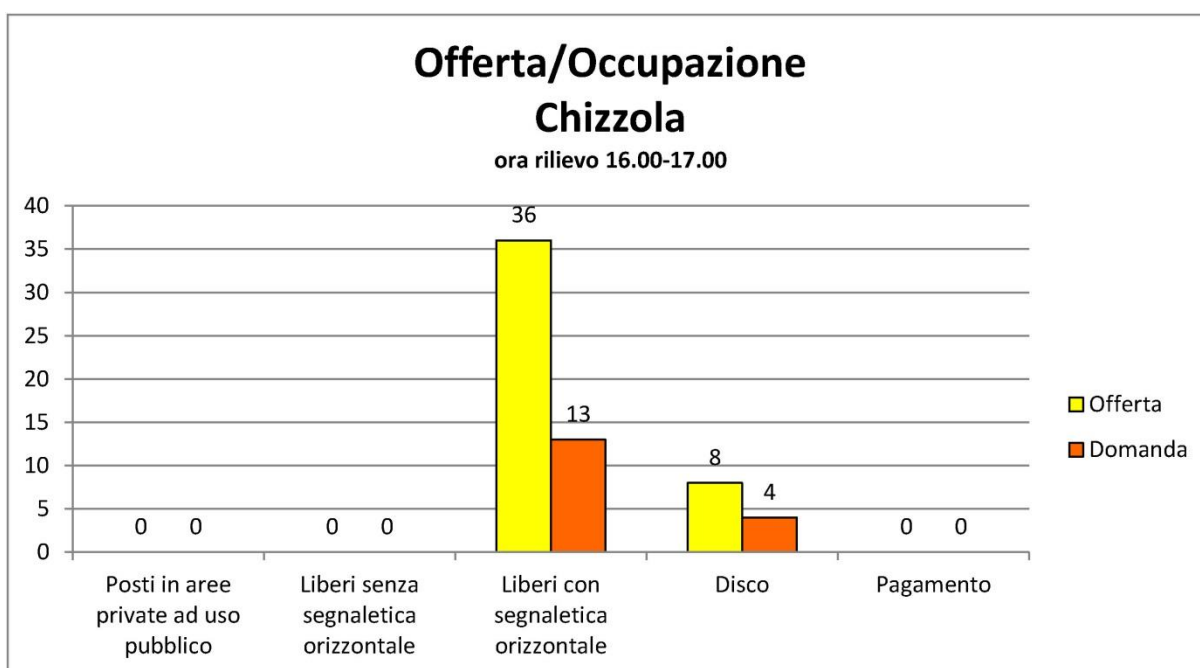


Figura 4-62 - Occupazione di parcheggio per tipologia - Rilievo 16:00-17:00 - Anno 2015 - Frazione Chizzola

4.3.2 Domanda di parcheggio

Come riportato precedentemente attualmente non siamo in presenza di deficit di posti auto, sia il rilievo della mattina, che quello del pomeriggio, infatti, hanno evidenziato un indice di occupazione pari a 0.5, relativamente all'intera area comunale rilevata. La situazione risulta del tutto diversa nel momento in cui si analizzano all'interno delle zone considerate i singoli spazi di sosta.

Si registra infatti un indice di occupazione pari ad 1 in v.le Malfatti dove tutti e 6 i posti auto a disco orario risultano occupati. Sempre per quanto riguarda la zona centrale si ha un indice di occupazione pari a 0.9 nel parcheggio di via Anzelini dove le auto conteggiate risultano 67 su un'offerta di 75 stalli, mentre pari a 0.8 risulta l'indice di occupazione di l.go Vicentini e parco Perlè. Nella zona centrale pressochè tutti gli stalli di sosta a disco orario presentano indici di occupazione significativi e pari, in particolare, a 0.7 in via Marconi, p.zza Giovanni XXIII e via Gattioli.

Nella zona Ovest l'indice di occupazione più elevato è quello registrato presso la stazione F.S. con un valore pari a 0.9, risultano infatti 58 le auto in sosta libera senza segnaletica su un'offerta totale di 60, mentre quelle in sosta libera con segnaletica risultano 13 contro un'offerta di 15 stalli.

Va comunque evidenziato che gli indici di occupazione potranno risultare più elevati ed evidenziare quindi una carenza di posti auto in relazione al naturale necessario ricambio pari al 20% dei posti disponibili, all'esigenza di ottemperare ad una serie di interventi possibili riferiti all'arredo urbano, ad un nuovo possibile sistema di controllo viario e della sosta ed a interventi puntuali necessari per la sicurezza dei pedoni e delle biciclette che saranno definiti nelle prossime fasi dello studio.

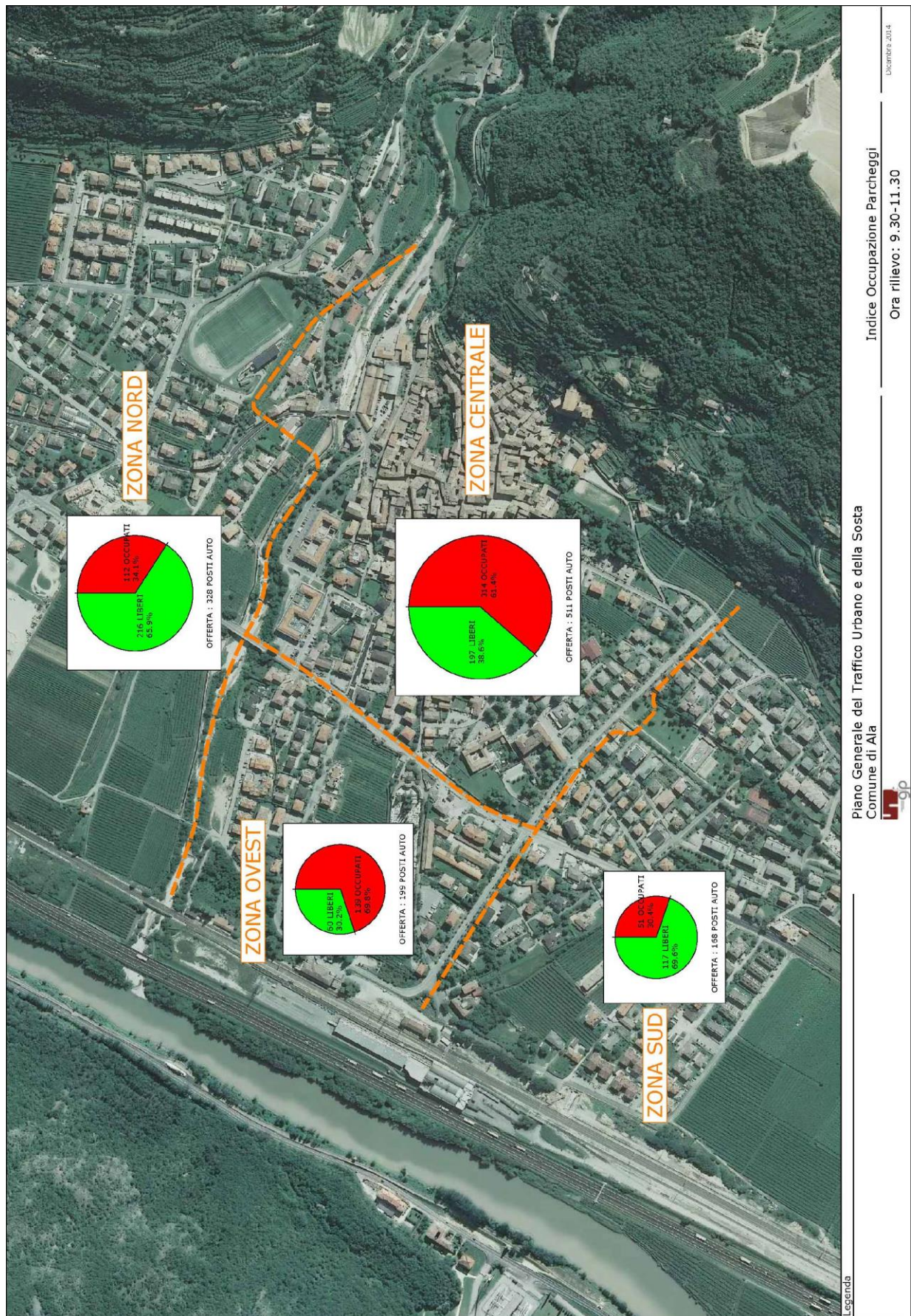


Figura 4-63 - Indice di occupazione per zona - Rilievo 09:30-11:30 - Anno 2014

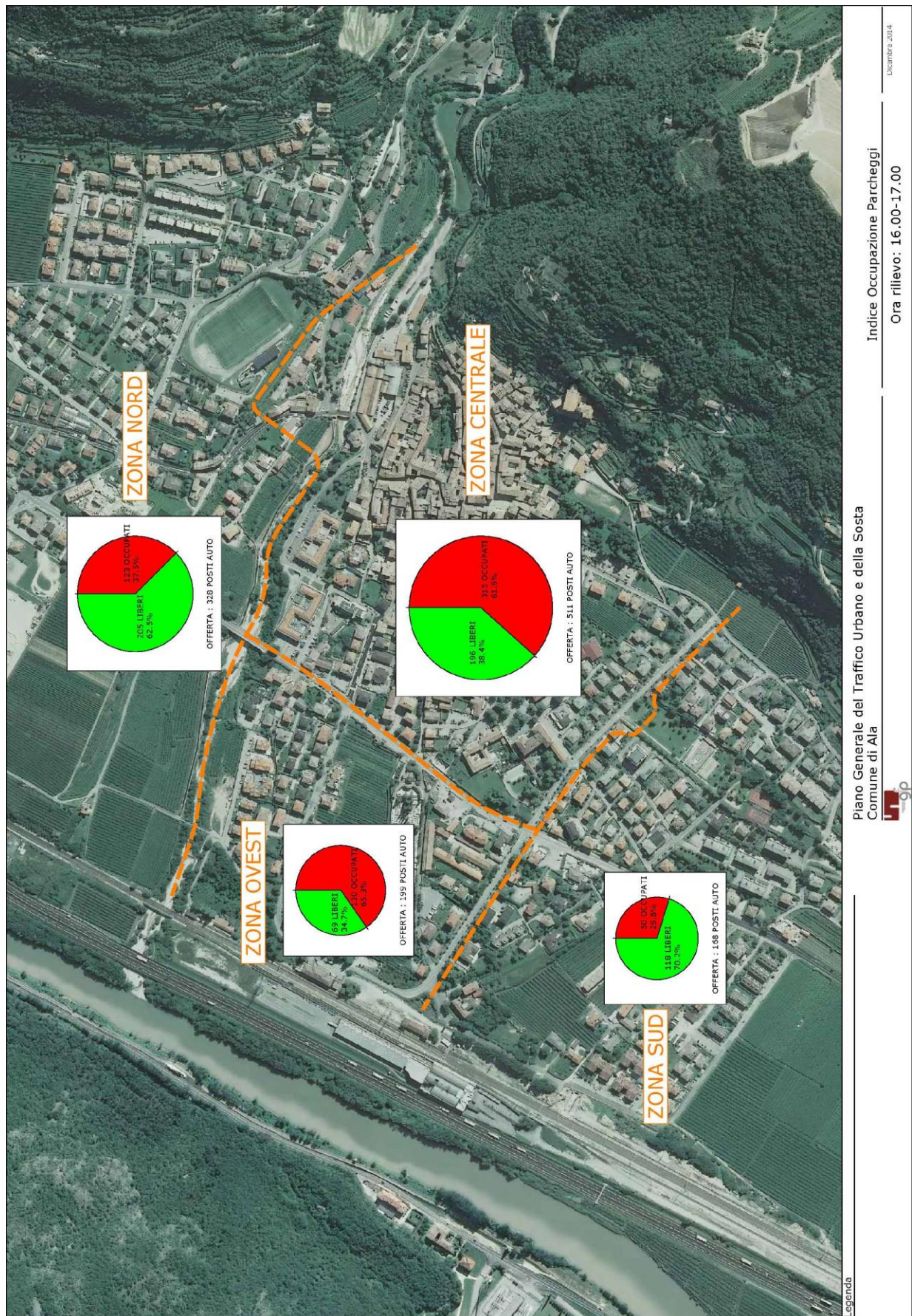


Figura 4-64 - Indice di occupazione per zona - Rilievo 16:00-17:00 - Anno 2014

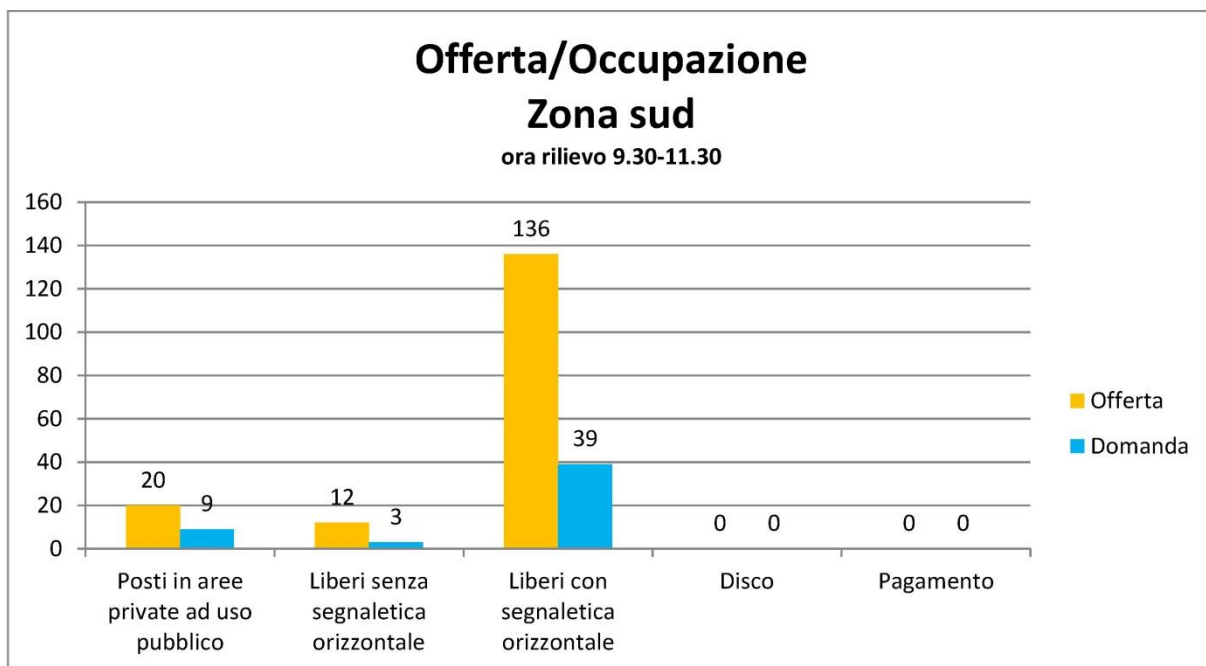


Figura 4-65 - Offerta e occupazione di parcheggio per tipologia - Zona Sud - Rilievo 09:-11:30 - Anno 2014

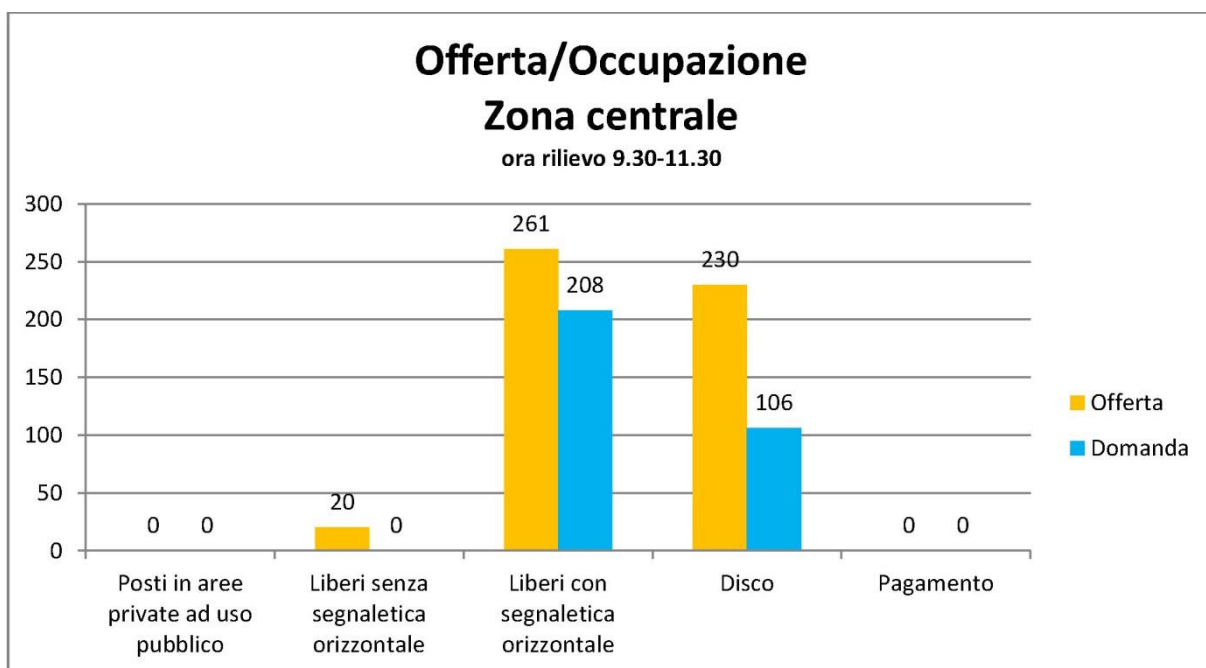


Figura 4-66 - Offerta e occupazione di parcheggio per tipologia - Zona Centrale - Rilievo 09:-11:30 - Anno 2014

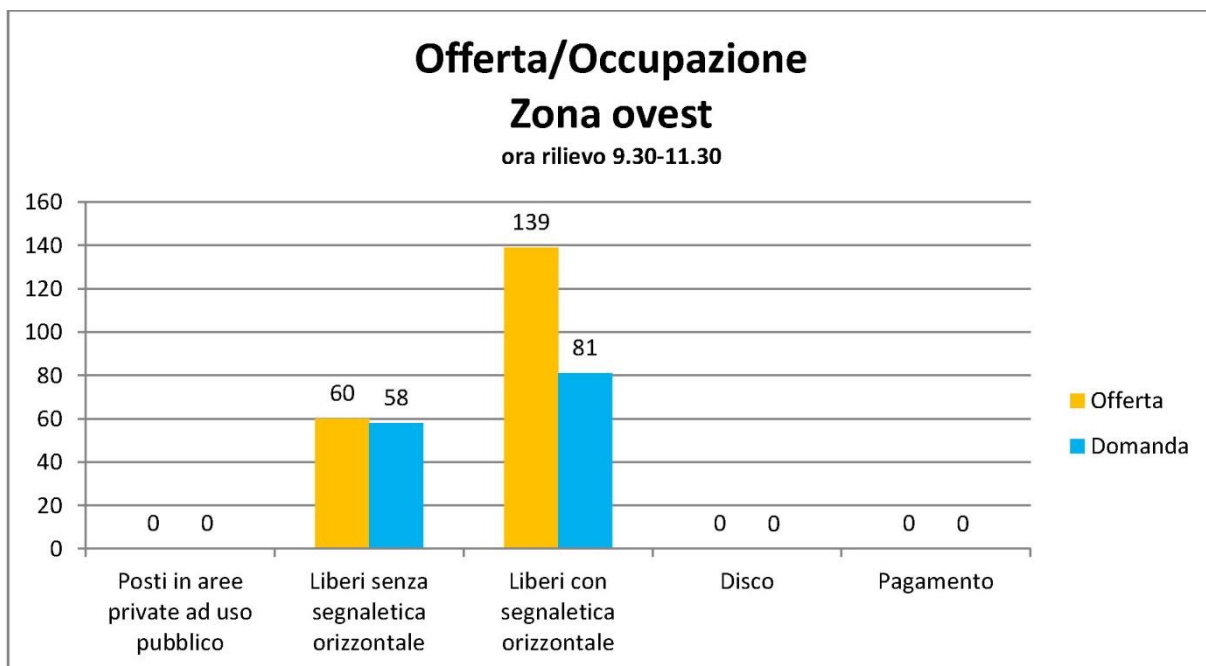


Figura 4-67 - Offerta e occupazione di parcheggio per tipologia - Zona Ovest - Rilievo 09:-11:30 - Anno 2014

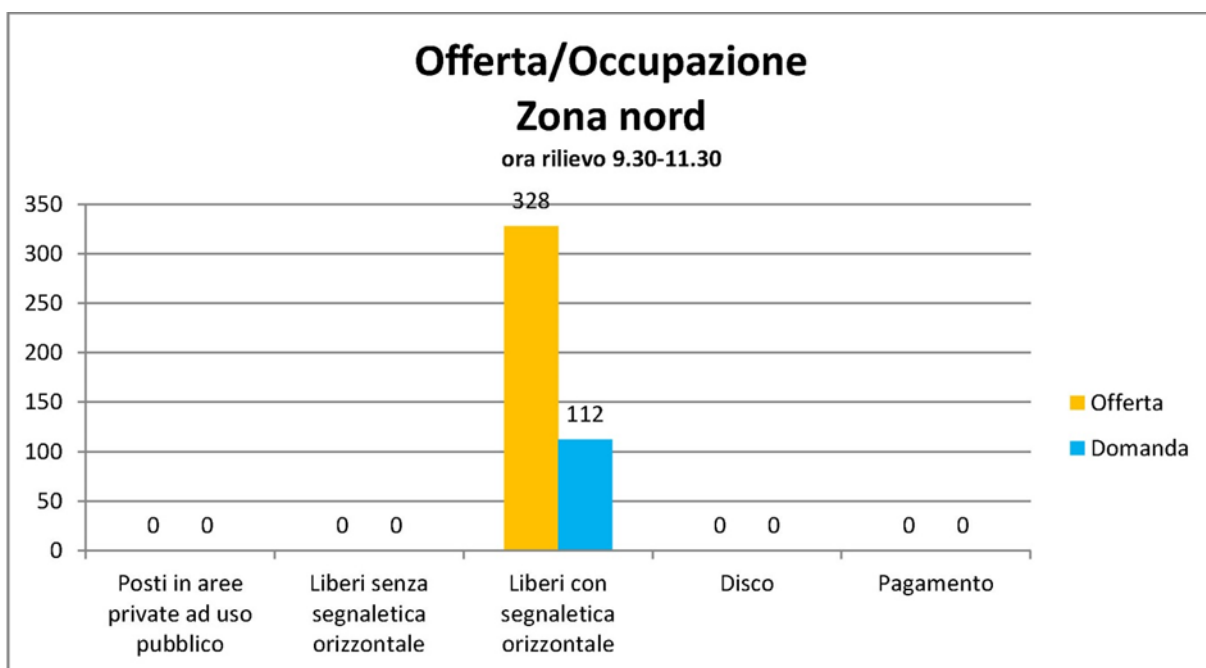


Figura 4-68 - Offerta e occupazione di parcheggio per tipologia - Zona Nord - Rilievo 09:-11:30 - Anno 2014

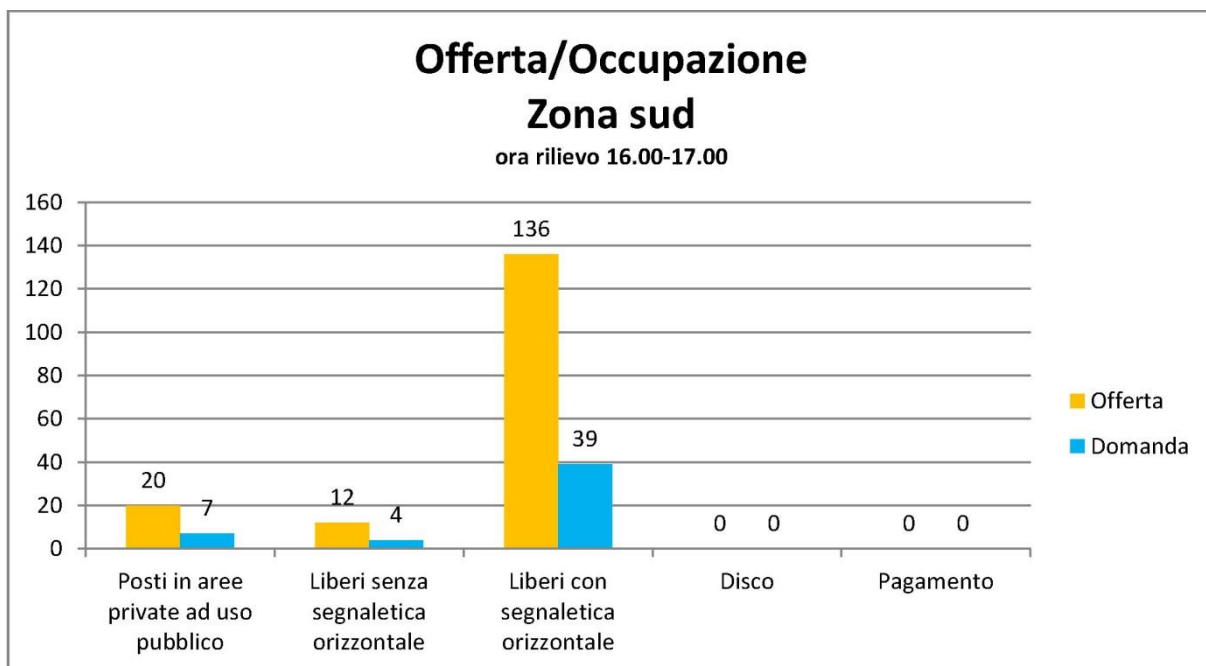


Figura 4-69 - Offerta e occupazione di parcheggio per tipologia - Zona Sud - Rilievo 16:00-17:00 - Anno 2014

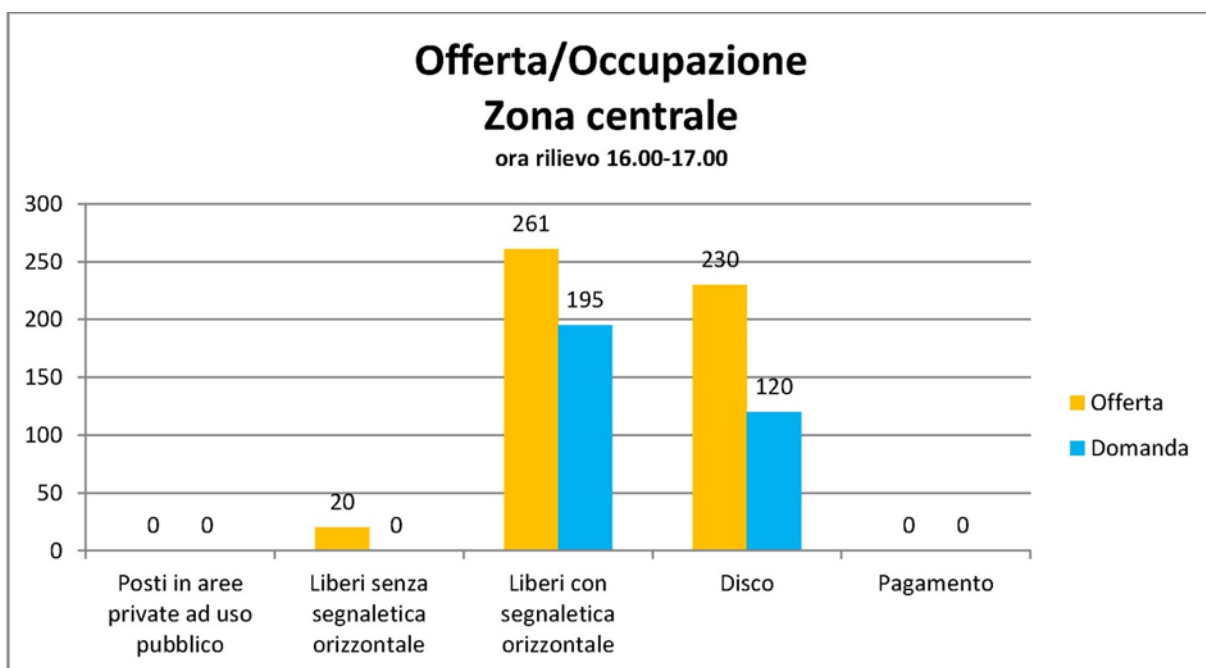


Figura 4-70 - Offerta e occupazione di parcheggio per tipologia - Zona Centrale - Rilievo 16:00-17:00 - Anno 2014

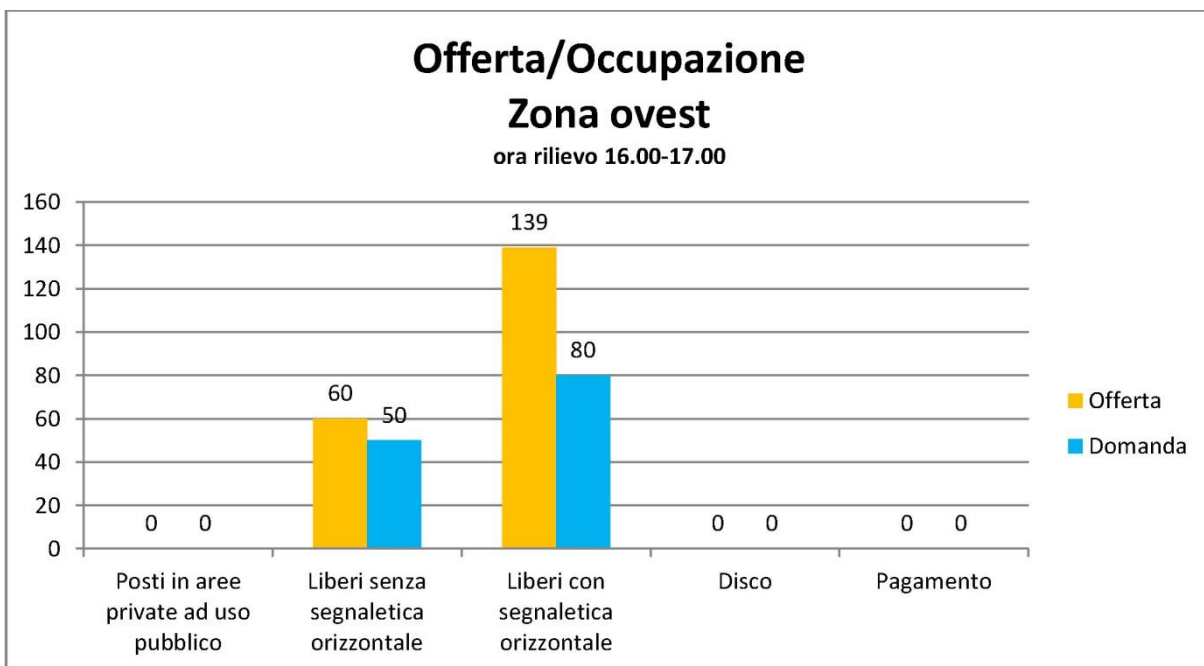


Figura 4-71 - Offerta e occupazione di parcheggio per tipologia - Zona Ovest - Rilievo 16:00-17:00 - Anno 2014

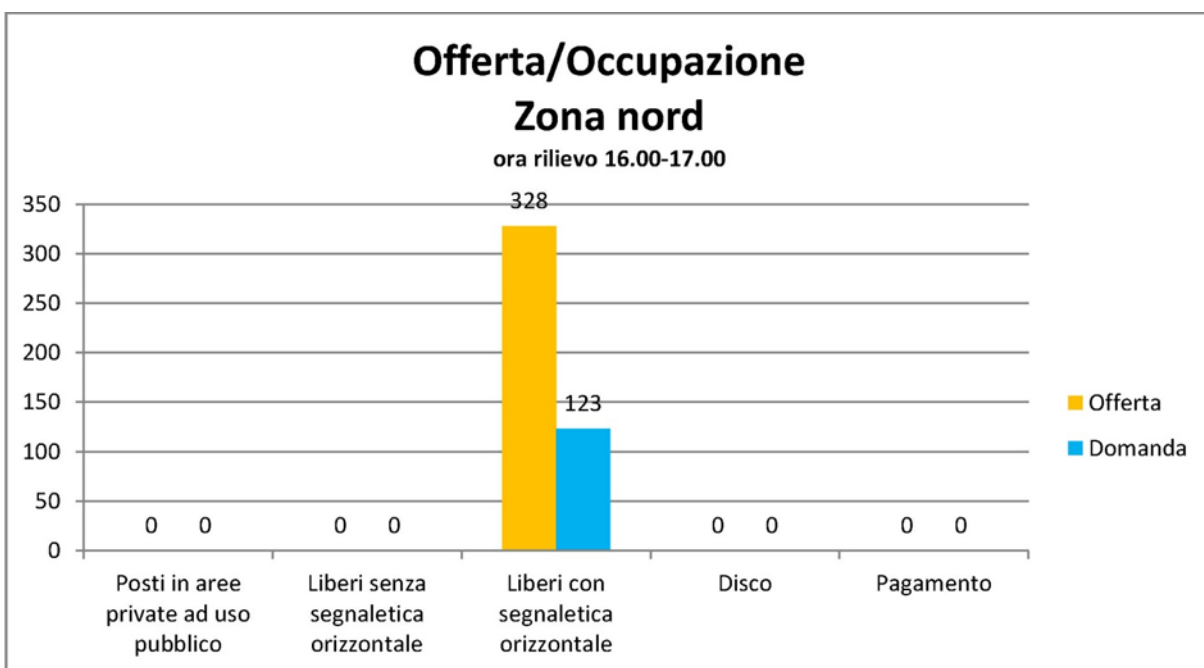


Figura 4-72 - Offerta e occupazione di parcheggio per tipologia - Zona Nord - Rilievo 16:00-17:00 - Anno 2014

4.3.3 Elaborazione dei dati relativi al Turn-over

Come già riportato nei paragrafi precedenti, in tutte le aree di sosta sono stati inoltre conteggiati in orari definiti gli stalli occupati in ciascun parcheggio ripetendo tali conteggi ad intervalli di tempo costanti (60 minuti) per la verifica del turn-over per mezzo dell'identificazione dei veicoli in sosta.

Il rilievo del turn-over, ossia la ricostruzione della durata della sosta ottenuta dal rilievo delle targhe, consente in particolare di formulare considerazioni sulla durata della sosta per ora di arrivo e localizzazione del parcheggio.

Per ciascun parcheggio interessato alle indagini sul turn-over è riportata in allegato B una figura che identifica la distribuzione degli stalli all'interno dell'area di sosta monitorata; per ogni parcheggio viene inoltre riportata, in Allegato C, una tabella riassuntiva in cui è possibile osservare la durata della sosta (soste brevi di al massimo un'ora, soste fra 1 e 2 ore e soste superiori alle 2 ore) oltre ad una tabella in cui, per ciascuna ora di rilievo, si evidenziano il numero di auto parcheggiate rispetto al totale degli stalli monitorati e questo perché per alcune aree di sosta in cui l'offerta di sosta è elevata si è proceduto al monitoraggio di un solo campione di stalli.

Le ultime informazioni riportate per ciascuna area di sosta monitorata riguardano il campione di stalli monitorati cioè il numero di stalli rilevati, il numero di auto totali conteggiate sul campione di stalli e il coefficiente di utilizzo dello stallo.

Nella zona Sud le indagini del turn over hanno evidenziato coefficienti di utilizzo dello stallo elevati in via Monte Corno con un coefficiente pari a 1.6, ma dove predominano le soste di breve durata (37.5% di soste fino ad 1 ore e stessa percentuale per quelle fra 1 e 2 ore), in via Autari con un indice pari a 1.8 e dove le soste sono per lo più di durata compresa fra 1 e 2 ore (66.7%) e in via XXV Aprile dove l'indice risulta pari a 1.2 e dove le soste hanno una durata al massimo di un'ora per il 45.5%.

Nella zona centrale i coefficienti di utilizzo dello stallo risultano più elevati in particolare pari rispettivamente a 2.7 e 2.1 in via Malfatti e in via Mario Sartori dove però le soste risultano per lo più di breve (meno di 1 ora) durata in particolare costituiscono il 76.9% delle soste rilevate in via Malfatti e il 93.8% di quelle di quelle rilevate in via Sartori.

In via Marconi il coefficiente di utilizzo dello stallo risulta pari a 2.9 con durate della sosta al massimo di 2 ore: in particolare pari al 47.4% risultano quelle fino ad 1 ora e pari al 42.1% quelle fra 1 e 2 ore, mentre pari a 2.2 risulta il coefficiente di utilizzo dello stallo per l'area di sosta di via Marconi a disco orario dove le soste risultano per l'83.8% di durata inferiore all'ora.

Sempre con riferimento alla zona centrale, e in particolare sempre alle aree di sosta a disco orario, si evidenzia un coefficiente di utilizzo dello stallo pari a 2.8 in p.zza Giovanni XXIII dove le soste sono per lo più di durata al massimo di 1 ora (76.8%) e in via Gattioli dove la percentuale delle auto in sosta per una durata inferiore all'ora sale all'82.8% e dove il coefficiente di utilizzo dello stallo è pari a 1.8.

Anche in L.go Vicentini, dove la sosta è sempre regolarizzata dal disco orario, le soste sono per lo più di breve durata, il 90.5% delle soste presenta infatti soste inferiori all'ora e il coefficiente di utilizzo dello stallo è pari a 3.3.

Nelle altre aree di sosta a disco orario della zona centrale il coefficiente di utilizzo della sosta fa registrare valori pari a 2.1 presso il parcheggio del Poli, dove le soste con durata inferiore all'ora ricoprono l'85.7% del totale, un valore pari a 1.4 in via della Roggia, con soste fino all'ora che costituiscono l'82.8% del totale.

Relativamente alla zona Ovest si segnala l'area di sosta nei pressi della Stazione F.S. interessata ovviamente da soste di lunga durata, infatti oltre la metà delle soste supera le 2 ore di durata (56.4%) e dove il coefficiente di utilizzo dello stallo risulta pari a 3.6.

Nella zona Nord infine le soste sono tutte per lo più di breve durata cioè fino ad 1 ora o al massimo fra 1 e 2 ore e i coefficienti di utilizzo dello stallo vanno da 0.7 di via Mondini e via Volta al 3.0 di via Piazzini.

L'allegato a, infine, riporta le planimetrie del P.R.G. vigente con inserite le aree di sosta differenziate per parcheggi inclusi nel P.R.G. e parcheggi non evidenziati.

4.4 Incidentalità

La Figura 4-73 estratta dal "Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina" evidenzia tutte le intersezioni del territorio di Ala e limitrofe interessate da incidenti nel periodo 2007-2011.

In Figura 4-74 si riporta invece per gli anni dal 2002 al 2011 la distribuzione del numero di incidenti avvenuti con l'indicazione del numero di feriti, deceduti e di pedoni coinvolti.

Si va da un minimo di 14 incidenti avvenuti nel 2011 ad un massimo di 34 nel 2003. Gli anni più critici in termini di numero di deceduti sono stati il 2004 con 4 decessi, mentre il numero di feriti maggiore si è avuto nel 2003 con 64.

La Figura 4-75, infine, indica l'elenco dei punti neri.

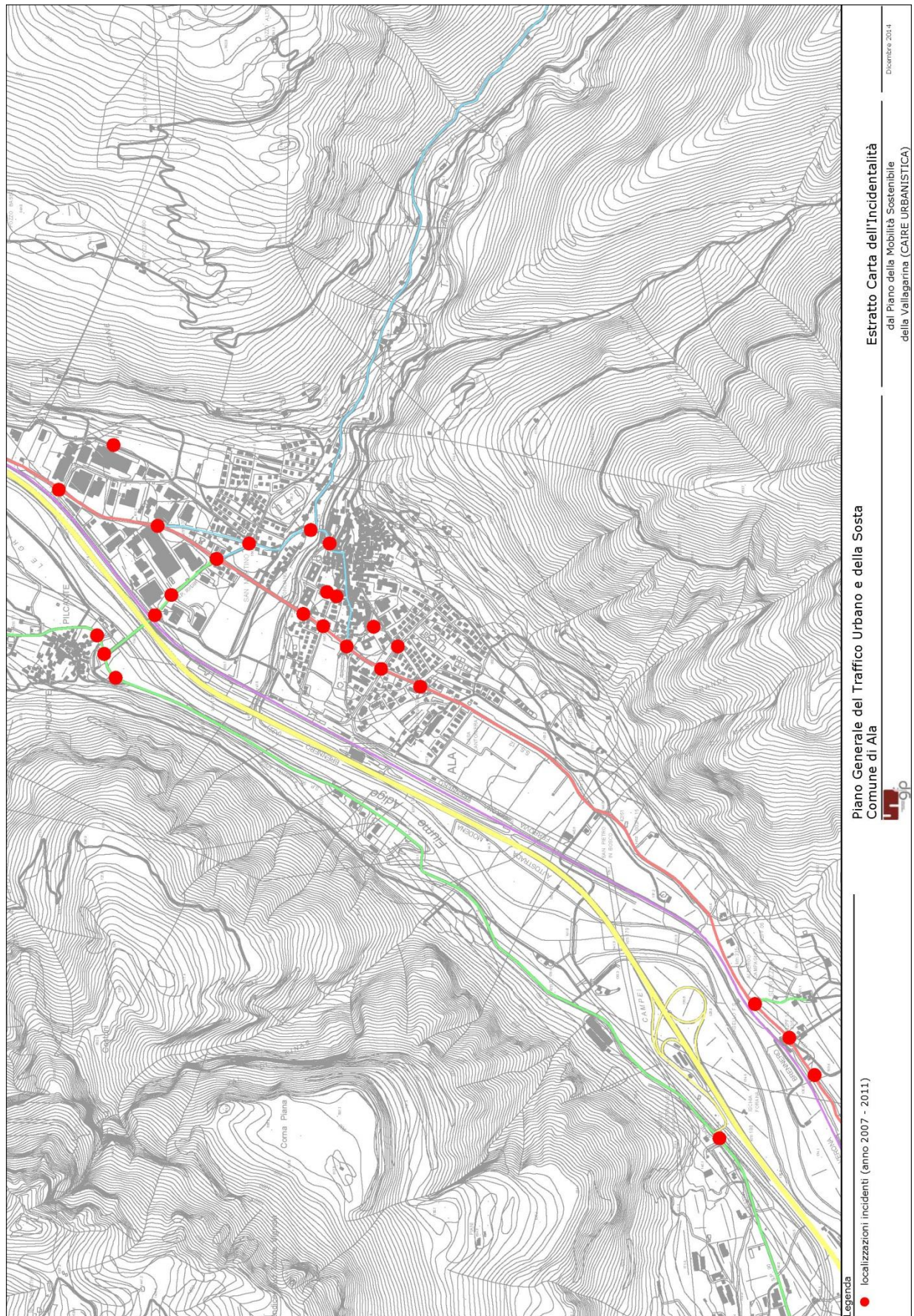


Figura 4-73 - Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina - Estratto Carta dell'Incidentalità

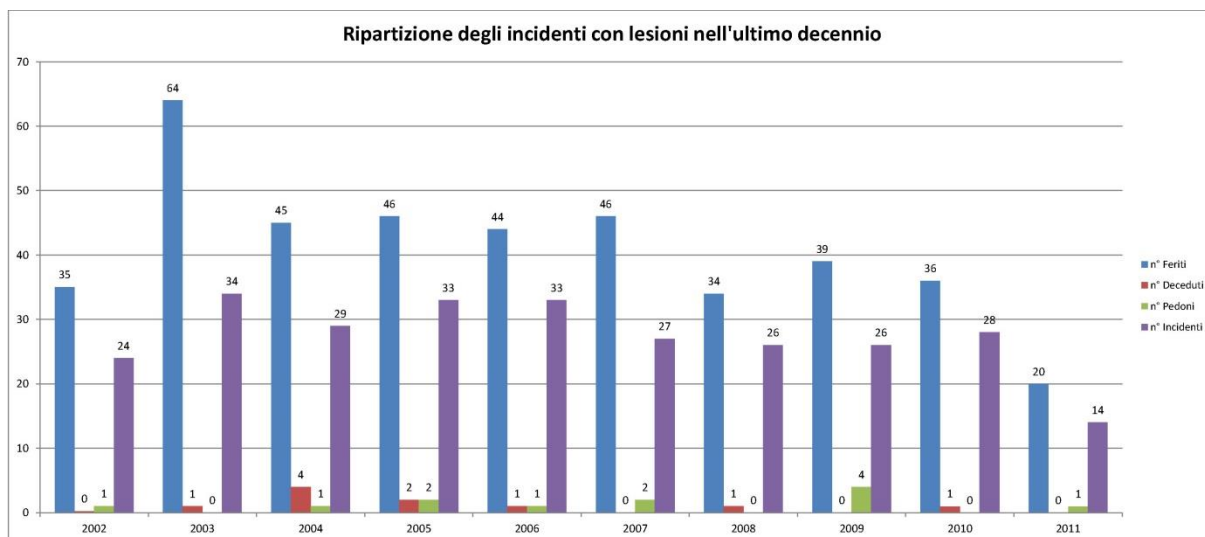


Figura 4-74 - Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina - Ripartizione degli incidenti con lesioni nell'ultimo decennio

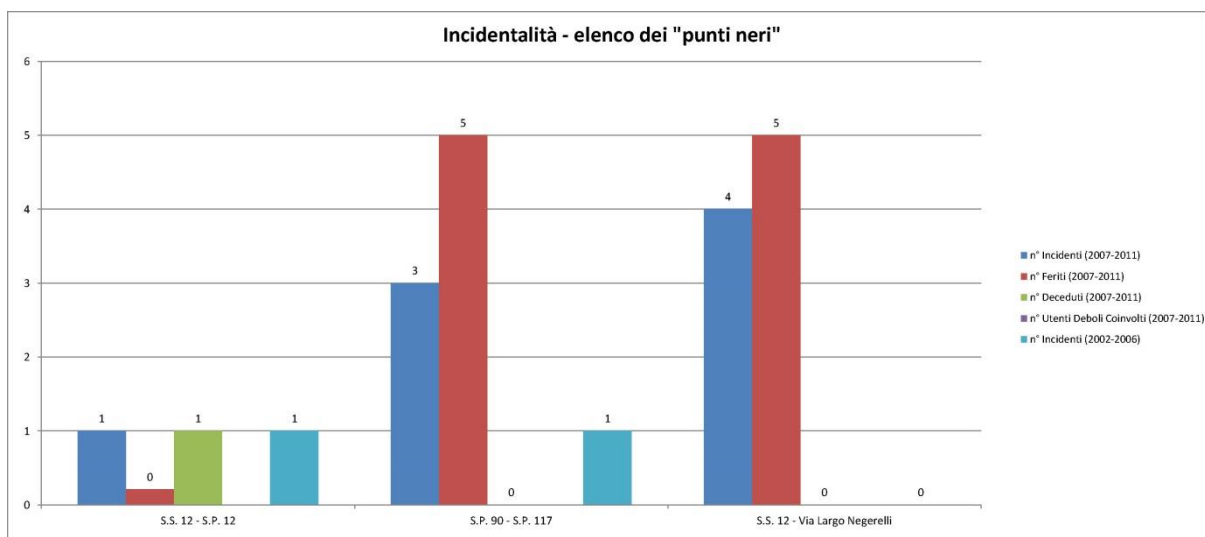


Figura 4-75 - Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina - Incidentalità - elenco dei punti "neri"

FASE 2 – SCHEMA PRELIMINARE DI PIANO

5 ANALISI DEI FENOMENI

5.1 Risultati delle assegnazioni - Stato attuale

5.1.1 Stato attuale - 2013

- *Flussi veicolari*

Nei prossimi paragrafi sono riportati i risultati del modello di simulazione del traffico privato approntato nell'ambito del "Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina" redatto da Caire urbanistica per conto della Comunità di Valle della Vallagarina e datato Agosto 2014.

Il modello è stato applicato con l'ausilio del software Cube 6.0 (Citilabs) con lo scopo di sviluppare le analisi dei fenomeni legati alla mobilità sul territorio.

Per l'implementazione del modello è stato digitalizzato un grafo della rete stradale che si compone della rete viaria primaria e cioè Autostrada del Brennero, S.S. 12, S.P. 90, S.P. 117, mentre risulta meno dettagliato nel centro urbano di Ala e delle frazioni.

Di seguito nella Figura 5-1 si evidenziano i flussi stato attuale riferibili all'anno 2013.

Sull'autostrada del Brennero i flussi si aggirano intorno ai 2050-2100 veic./h omogeneizzati. I flussi riscontrabili sulla S.S. 12 sono variabili rispetto ai vari tratti della stessa; in particolare a Nord dell'intersezione per la frazione di Pilcante i flussi risultano più elevati e pari a 569 veic./h omogeneizzati in direzione di Rovereto e pari a 521 veic./h omogeneizzati in direzione Sud, si attestano intorno ai 430-450 veic./h omogeneizzati all'altezza dell'intersezione per Pilcante, mentre a Sud di tale intersezione i flussi risultano sempre pari a poco meno di 450 veic./h omogeneizzati in direzione Sud, mentre scendono a circa 320 veic./h omogeneizzati in direzione Sud.

Sulla S.P. 90, infine, i flussi risultano maggiori in direzione Nord rispetto alla direttrice Sud ma con valori diversificati a seconda dei tratti. A nord dell'incrocio per Pilcante, infatti, il flusso in direzione nord sulla S.P. 90 è di 229 veic./h omogeneizzati, mentre risulta pari a 505 veic./h omogeneizzati il flusso in direzione Sud, mentre a Sud di tale incrocio la S.P. 90 presenta 302 veic./h omogeneizzati in direzione Rovereto e 190 veic./h omogeneizzati nella direttrice opposta.

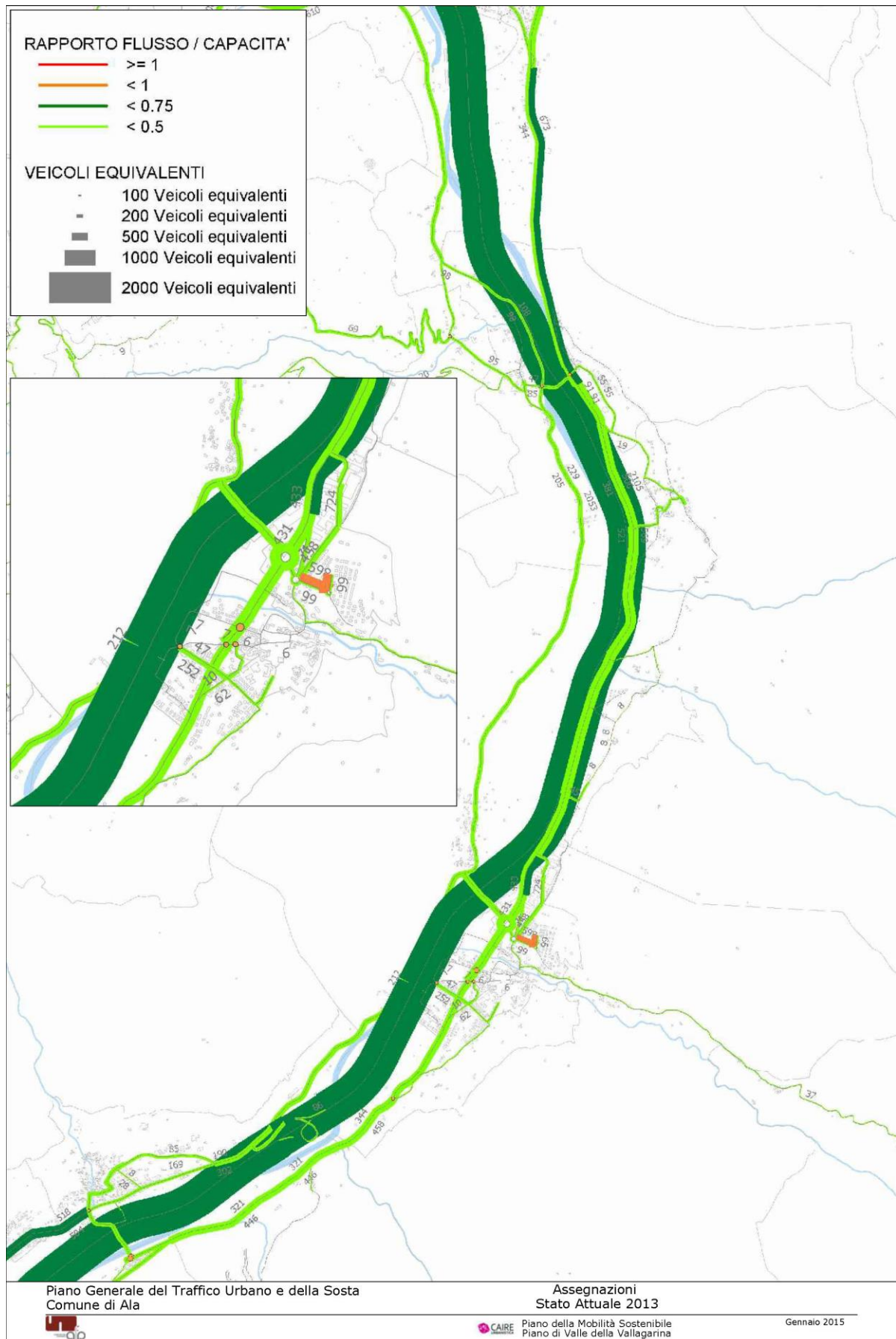


Figura 5-1 - Flussi veicolari - Stato Attuale - Anno 2013

5.2 Evoluzione della domanda

5.2.1 Scenari a Breve Termine

Nel “Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina” è stato definito anche uno scenario a Breve Termine i cui risultati sono evidenziati nella Figura 5-2.

In questo scenario non si registrano variazioni significativi sulla A22, rispetto allo stato attuale, pari, infatti, a 2100 veic./h omogeneizzati risulta il flusso in direzione Nord e pari a 2050 il flusso in direzione Sud. Sulla S.S. 12 nel tratto a Nord del bivio per Pilcante i flussi di attestano intorno ai 580 veic./h omogeneizzati in direzione Nord e intorno ai 530 veic./h omogeneizzati nella direttrice opposta; sempre sulla S.S. 12 i flussi ipotizzabili a Breve Termine nel tratto a Sud dell’incrocio per Pilcante risultano di 470 veic./h omogeneizzati in direzione Rovereto e di 360 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Sulla S.P. 90 i flussi a Nord dell’incrocio per Pilcante ammontano a 200 veic./h in direzione Rovereto e a 190 veic./h omogeneizzati in direzione Sud.

Sono stati poi confrontati i flussi ipotizzabili nello scenario a Breve Termine rispetto allo stato attuale (anno 2013). Il confronto evidenzia degli incrementi di traffico (Figura 5-3) generali lungo tutta la S.S. 12, mentre evidenzia delle diminuzioni di traffico generalizzate lungo la S.P. 90. Incrementi limitatissimi si registrano invece sulla A22. Sia gli incrementi che i decrementi risultano comunque non rilevanti.

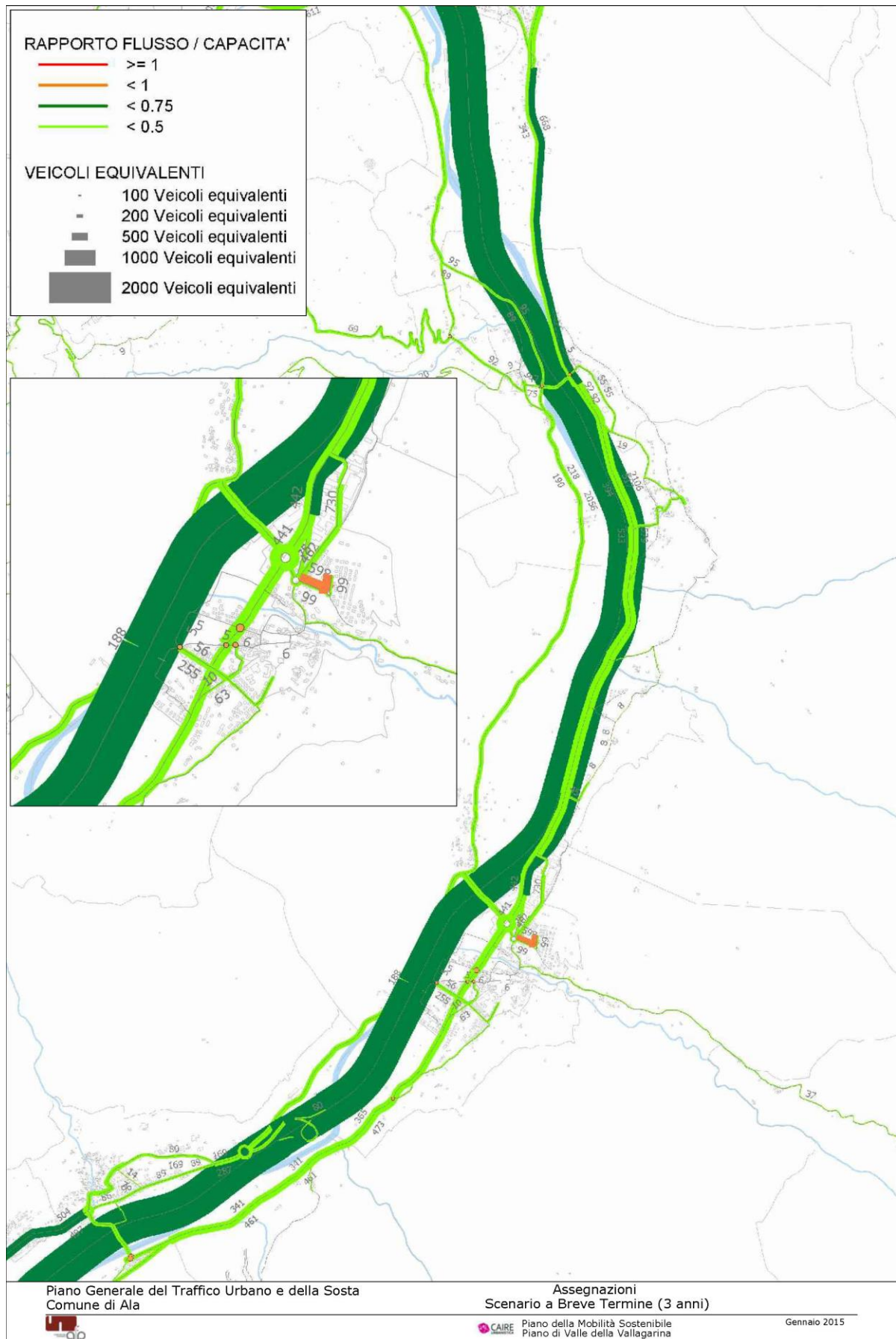


Figura 5-2 - Flussi veicolari - Scenario a Breve Termine (3 anni)

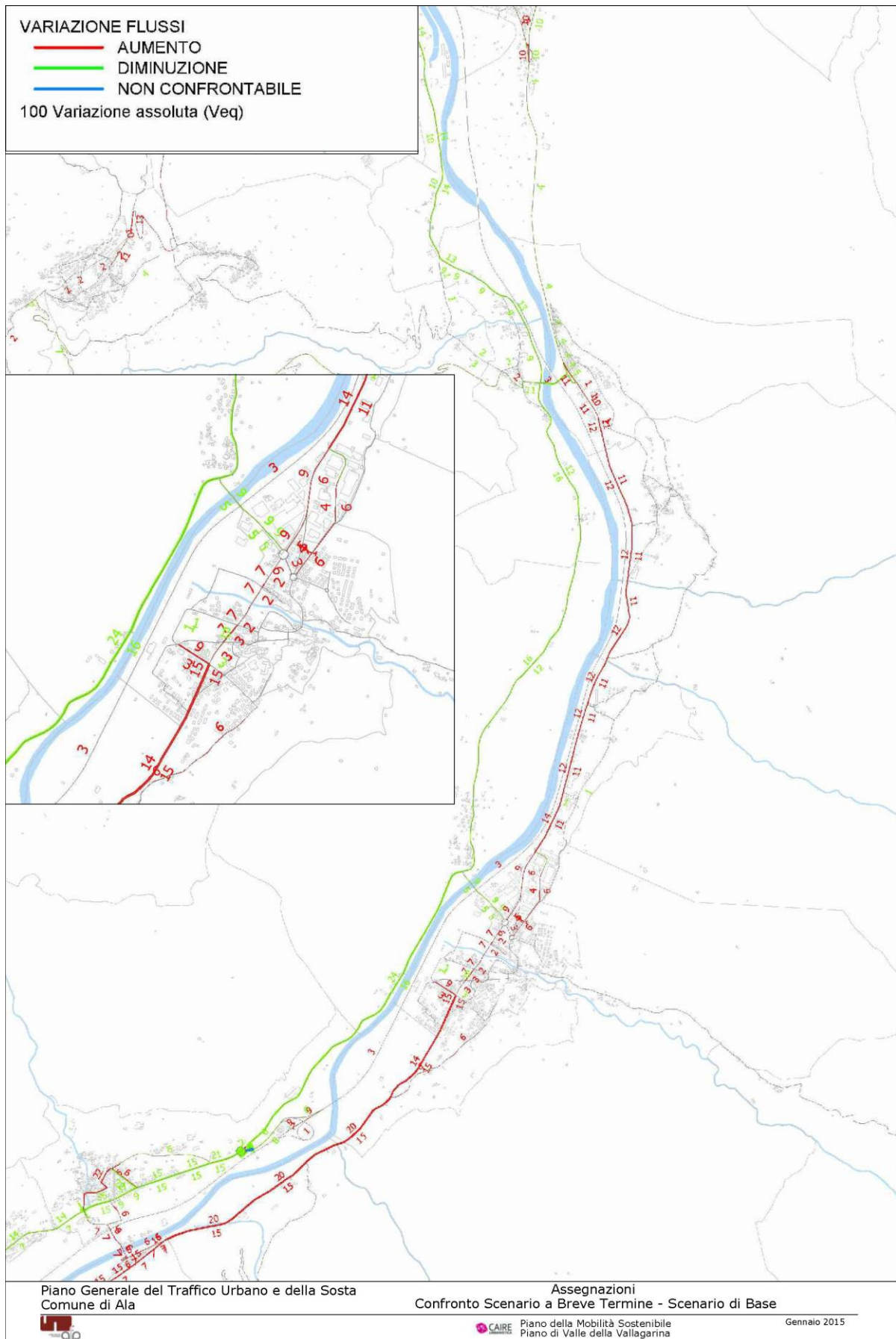


Figura 5-3 - Confronto flussi veicolari Scenario a Breve Termine - Stato Attuale

E' stato poi definito uno scenario a Breve Termine identificato come Ipotesi 1 che prevede l'introduzione dell'accesso all'Autostrada A22, nel tratto casello di Ala-Avio / casello di Rovereto Sud-Lago di Garda nord, senza pedaggio (Figura 5-4).

Con l'introduzione di tali interventi i flussi registrabili sull'A22 sono di 2120 veic./h omogeneizzati in direzione Nord e di circa 2050 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta. Sulla S.S. 12 si evidenziano flussi variabili rispetto ai vari tratti in particolare nel tratto a nord del bivio per Pilcante i flussi risultano di 465 veic./h omogeneizzati in direzione Nord e di poco più di 420 veic./h omogeneizzati in direzione Sud, a Sud invece dell'incrocio per Pilcante i flussi sulla S.S. 12 sono di poco più di 450 veic./h omogeneizzati in direzione di Rovereto e di poco più di 350 veic./h omogeneizzati in direzione Sud.

Sulla S.P. 90, infine, risulta sempre maggiore il flusso in direzione nord rispetto a quello in direzione Sud con 255 e circa 170 veic./h omogeneizzati.

Questo scenario a Breve Termine ipotesi 1 (autostrada gratis) è stato confrontato con lo scenario base allo stato attuale al fine di individuare le eventuali riduzioni o aumenti di traffico legati all'introduzione di questo intervento (Figura 5-5).

Con tale intervento si registra un aumento di traffico di circa 30 veic./h omogeneizzati in direzione Nord, sulla A22 e un leggero decremento, quantificabile in poco più di 10 veic./h omogeneizzati in direzione Sud. Conseguentemente all'introduzione di questo intervento si registra una diminuzione di traffico lungo la S.S. 12 in direzione Rovereto quantificabile in circa 40 veic./h omogeneizzati a Nord dell'incrocio per Pilcante e di circa 20 veic./h sempre in direzione nord, nel tratto a Sud dell'intersezione per Pilcante, mentre si registra un decremento di traffico in direzione Nord lungo tutta la S.S. 12 con diminuzioni comprese fra i 20 e i 40 veic./h omogeneizzati. Sempre con riferimento all'introduzione dell'autostrada senza pedaggio per il tratto casello Ala-Avio / Casello di Rovereto Sud-Lago di Garda Nord si evidenzia, infine, un incremento di traffico sulla S.P. 90 in direzione Rovereto con circa 25 veic./h omogeneizzati e un decremento nella direzione opposta di poco meno di 40 veic./h omogeneizzati.

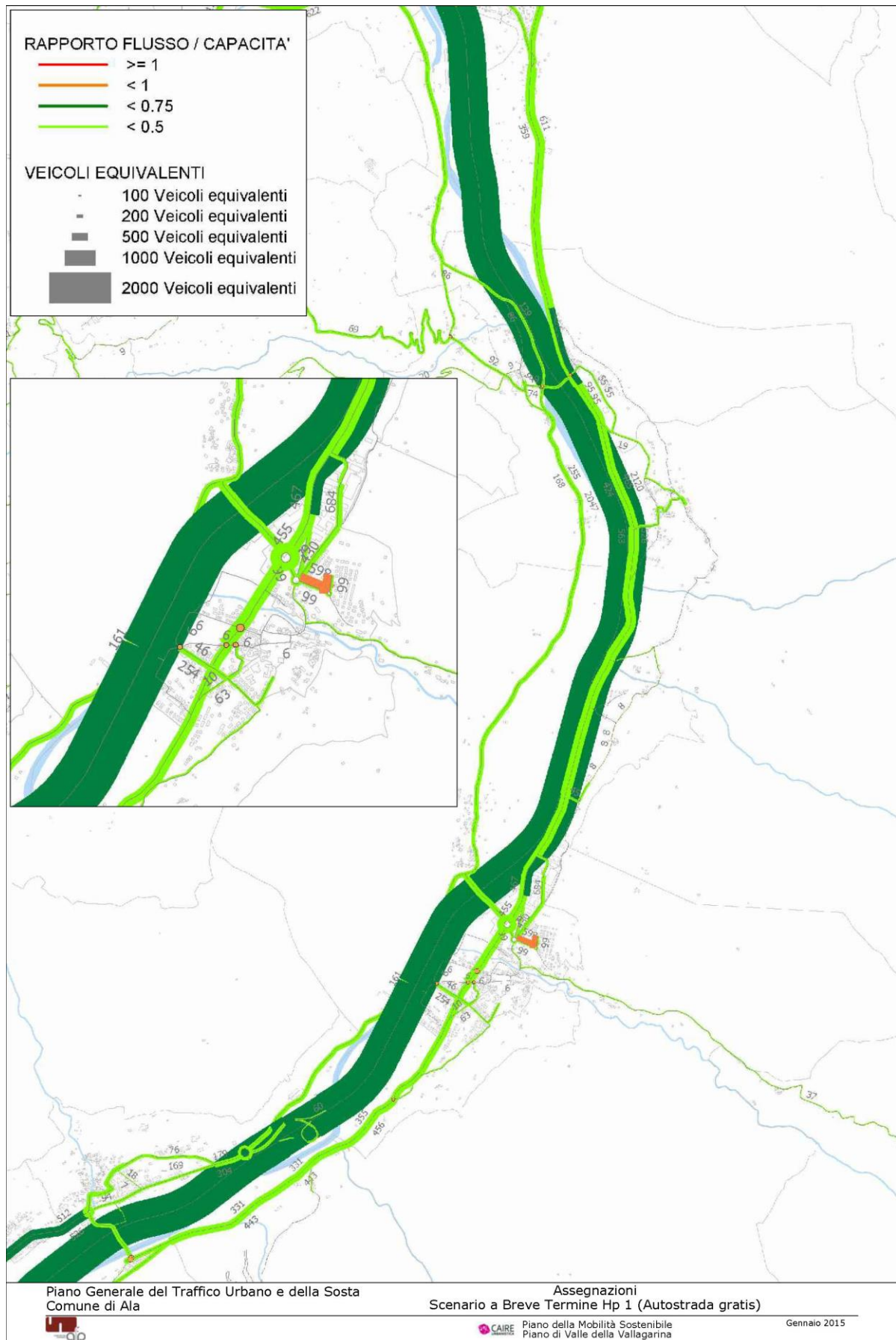


Figura 5-4 - Flussi veicolari - Scenario a Breve Termine Hp 1 (Autostrada gratis)

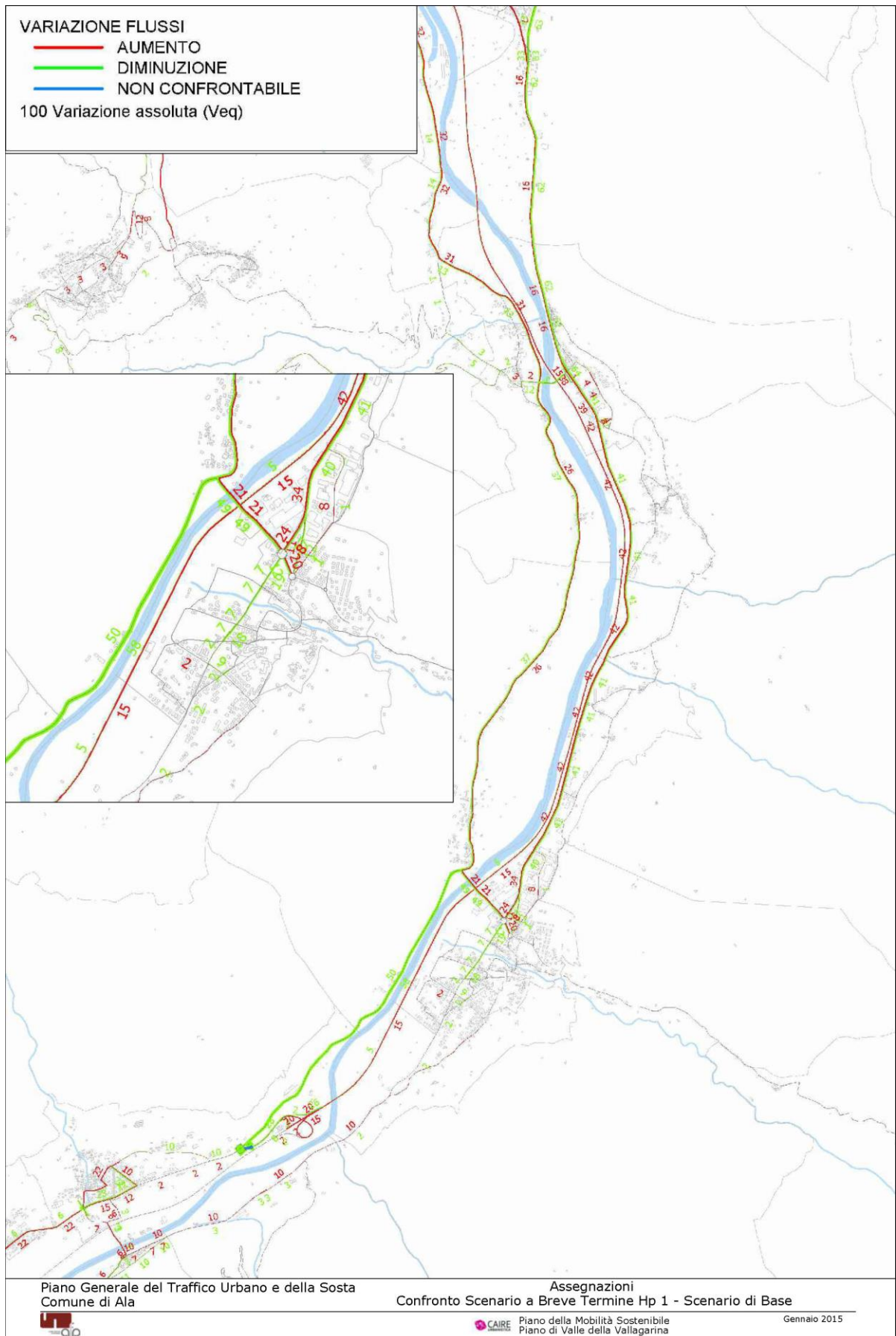


Figura 5-5 - Confronto flussi veicolari Scenario a Breve Termine Hp 1- Stato Attuale

5.2.2 Scenari a Medio Termine

Sempre dal “Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina” sono stati desunti anche i risultati dell’applicazione del modello matematico di simulazione per uno scenario a Medio Termine cioè ad un orizzonte temporale di 6 anni (anno 2019) i cui risultati sono riportati in Figura 5-6.

Sulla A22 i flussi si attestano intorno ai 2100 veic./h omogeneizzati in direzione Nord e intorno ai 2050 veic./h omogeneizzati in direzione Sud. Sulla S.S. 12 i flussi risultano sempre diversi nei due tratti: tratto a nord e tratto a sud dell’intersezione per Pilcante.

In particolare nel tratto a nord con tale intersezione i flussi in direzione di Rovereto definiti dal modello risultano compresi fra 510 e i 570 veic./h omogeneizzati, mentre risultano compresi fra i 330 e i 480 veic./h omogeneizzati in direzione Sud. Sul tratto della S.S. 12 a Sud dell’incrocio per Pilcante i flussi risultano di 330-360 veic./h omogeneizzati in direzione Sud e di 460-480 veic./h omogeneizzati in direzione nord.

Pari a circa 240 e 260 risultano i veic./h omogeneizzati rispettivamente in direzione Nord e in direzione Sud sulla S.P. 90.

Anche per lo scenario a Medio termine è stato definito il confronto con lo scenario Base cioè con lo stato attuale e i risultati sono evidenziati in Figura 5-7.

Gli aumenti sulla A22 risultano molto limitati e al di sotto dei 10 veic./h omogeneizzati monodirezionali. Sulla S.S. 12 si registra un flusso in crescita in direzione nord di circa 30 veic./h omogeneizzati e in calo di circa 80 veic./h omogeneizzati in direzione Sud, nel tratto a Nord dell’incrocio per Serravalle. Nel tratto invece compreso fra il bivio per Serravalle e quello per Pilcante si evidenzia un incremento limitatissimo in direzione Nord (circa 5 veic./h omogeneizzati) e un calo invece di 40-50 veic./h omogeneizzati in direzione sud. Per quanto riguarda infine il tratto della S.S. 12 a Sud dell’incrocio per Pilcante lo scenario evidenzia flussi in crescita in entrambe le direzioni quantificabili intorno ai 13-15 veic./h omogeneizzati monodirezionali.

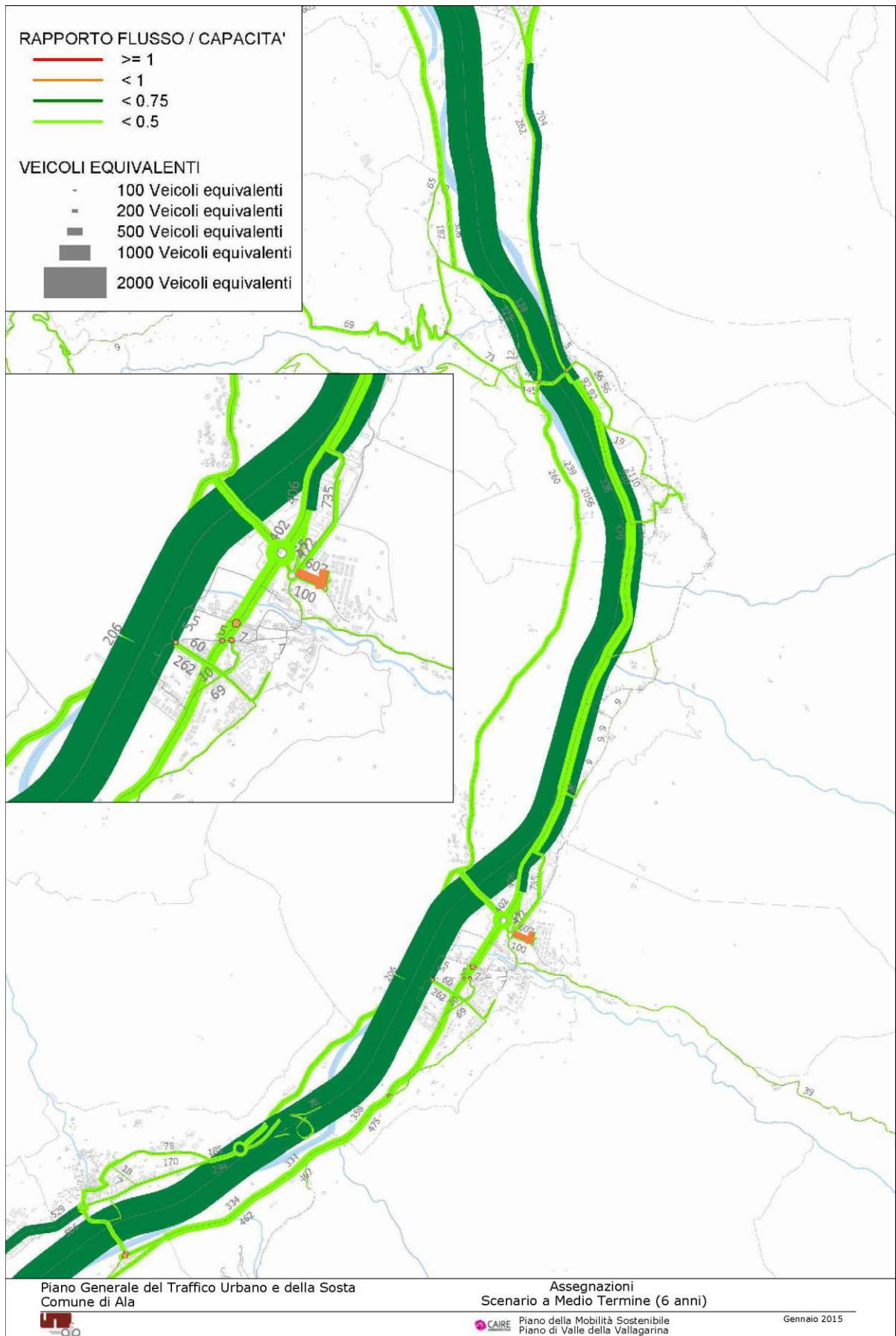


Figura 5-6 - Flussi veicolari - Scenario a Medio Termine (6 anni)

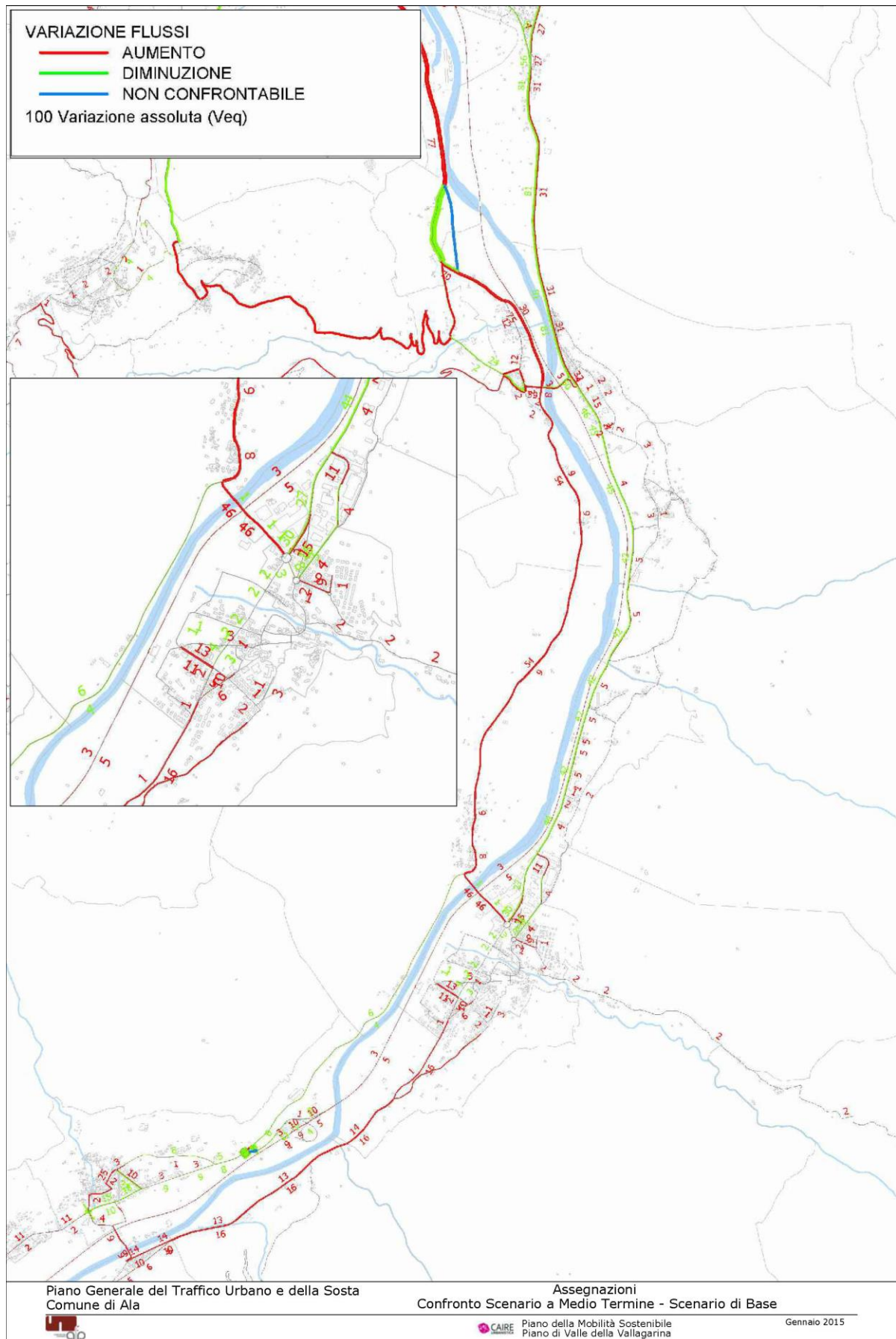


Figura 5-7 - Confronto flussi veicolari Scenario a Medio Termine - Stato Attuale

Si riportano di seguito i risultati desunti sempre dal “Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina” riferibili ad un secondo scenario a medio Termine definito ipotesi 5 (Modal Split di Progetto) (Figura 5-8). Come si legge all’interno dello stesso Piano è risultato di primaria importanza innescare un modal shift che porti la ripartizione modale (modal split) degli spostamenti che la interessano a riequilibrarsi con decisione a favore dei sistemi di trasporto sostenibili, basati sull’uso del mezzo collettivo, della bicicletta e della condivisione dei mezzi.

Se oggi l’uso del mezzo privato interessa il 63% degli spostamenti della Vallagarina, contro il 18% di spostamenti con il mezzo pubblico e il 19% a piedi o in bicicletta, l’obiettivo posto dal Piano è di tendere ad abbassare questa quota al 50% incrementando al 25% la mobilità collettiva e la mobilità lenta.

All’interno del Piano si legge che si tratta di un obiettivo ambizioso, ma percorribile a fronte di un forte investimento su infrastrutture, servizi, integrazione modale e comunicazione per la mobilità sostenibile.

Con queste ipotesi di intervento i flussi sulla A22 risultano pari a 2092 veic./h omogeneizzati in direzione nord e pari a 2044 veic./h omogeneizzati in direzione Sud.

Relativamente alla S.S. 12 i flussi risultano, sul tratto a nord del bivio per Serravalle, rispettivamente di circa 670 veic./h omogeneizzati in direzione nord e di circa 260 veic./h omogeneizzati in direzione Sud.

Sul tratto di S.S. 12 compreso fra il bivio per Serravalle e quello per Pilcante i flussi risultano di 500-570 veic./h omogeneizzati in direzione Rovereto e di 350-500 veic./h omogeneizzati in direzione Sud. A sud invece del bivio per Pilcante i flussi sulla S.S. 12 risultano di 460-470 veic./h omogeneizzati in direzione Rovereto e di 330-350 veic./h omogeneizzati in direzione Sud. Sulla S.P. 90, invece, si registrano flussi di 230 veic./h omogeneizzati monodirezionali.

La Figura 5-9 evidenzia le variazioni dei flussi veicolari dello scenario a medio termine rispetto allo scenario base stato attuale.

Si evidenziano delle leggere diminuzioni di traffico sulla A22 in entrambe le direttrici nell’ordine di una decina di veic./h omogeneizzati. Sulla S.S. 12 le diminuzioni si evidenziano su entrambe le direttrici nel tratto a nord del bivio per Serravalle, mentre nel tratto compreso fra tale bivio e quello per Pilcante le diminuzioni si riscontrano nella direttrice Sud, mentre in direzione nord si registrano degli aumenti di traffico seppur limitati. Aumenti su entrambe le direttrici, seppur limitati, si registrano invece nel tratto a Sud del bivio per Pilcante. Sulla S.P. 90, infine, si registrano degli aumenti di traffico sul tratto a Nord dell’intersezione per Pilcante e delle diminuzioni, invece, sul tratto a Sud di tale intersezione.

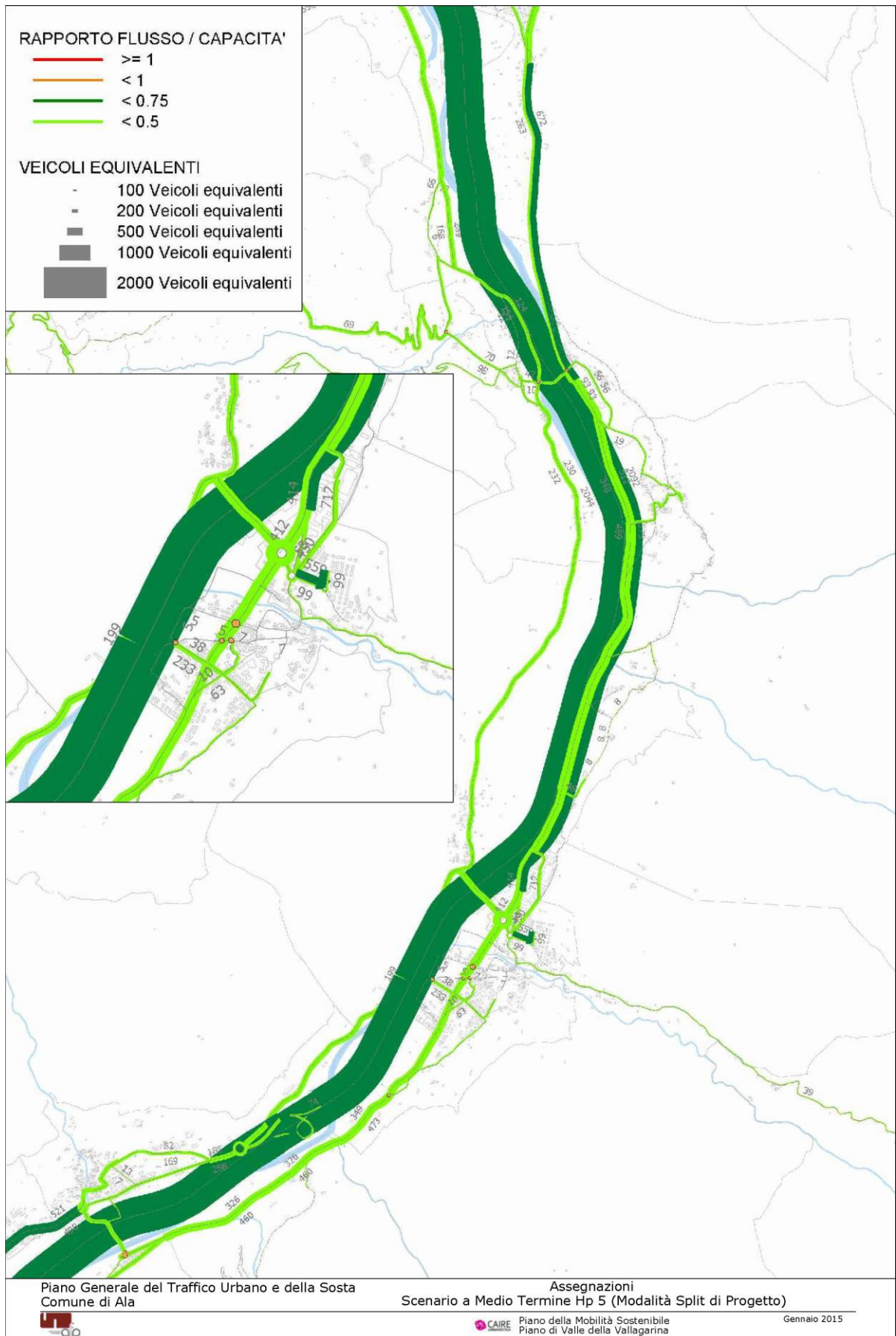


Figura 5-8 - Flussi veicolari - Scenario a Medio Termine Hp 5 (Modalità Split di Progetto)

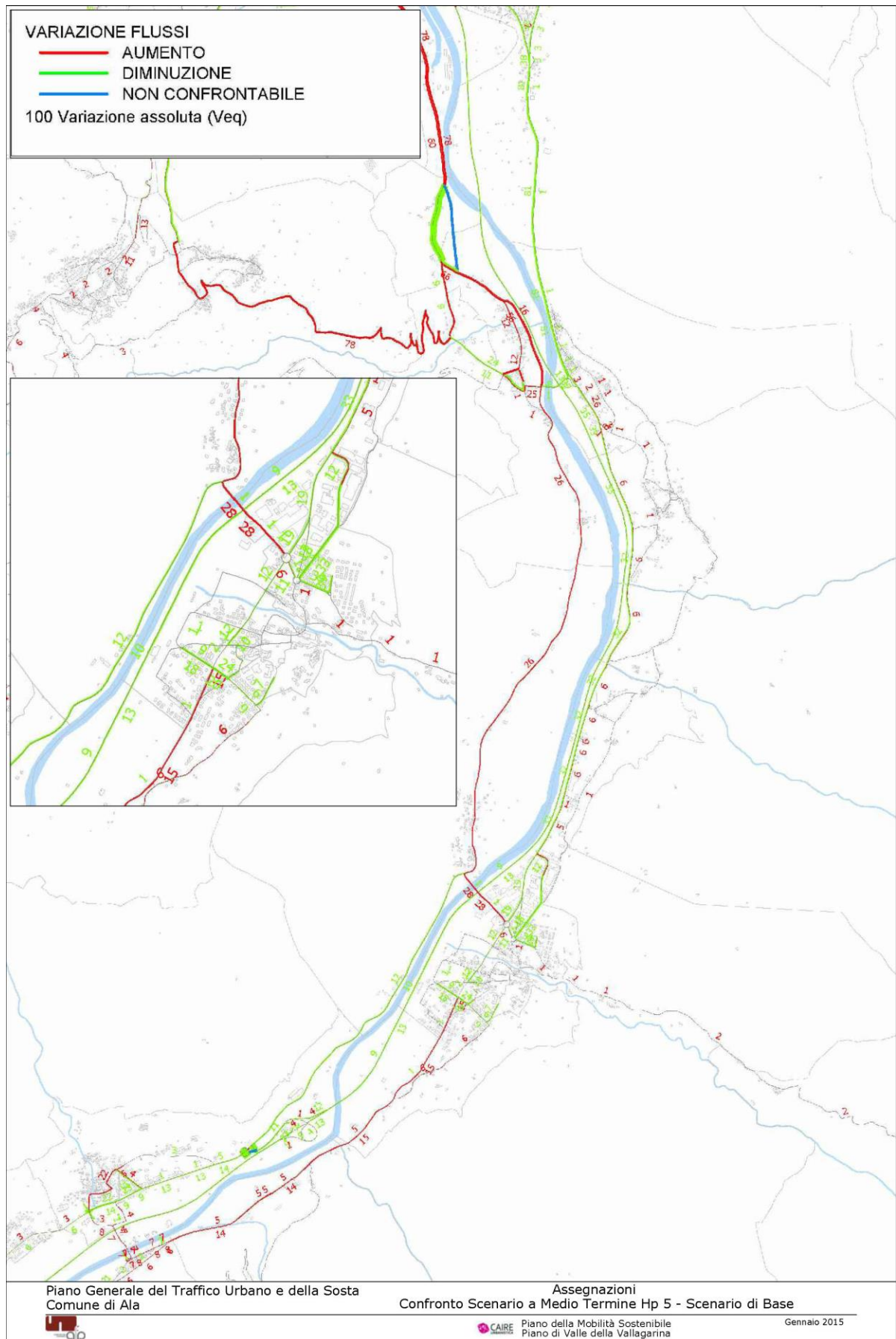


Figura 5-9 - Confronto flussi veicolari Scenario a Medio Termine Hp 5- Stato Attuale

5.2.3 Scenari a Lungo Termine

Dal “Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina” redatto da Caire urbanistica per conto della Comunità di Valle della Vallagarina e datato Agosto 2014 sono stati desunti anche i dati dei flussi veicolari ipotizzabili sulla rete viaria comunale di Ala all’orizzonte temporale di 2020 in assenza di interventi. Si evidenzia un generale aumento del traffico che non comporta però particolari criticità i livelli di servizio si mantengono sempre buoni seppur con alcuni livelli di servizio insufficienti sulla viabilità interna al centro di Ala. I risultati sono evidenziati nella Figura 5-10.

I veic./h omogeneizzati sulla A22 nel tratto interessato dal comune di Ala si aggirano intorno ai 2150 veic./h in direzione Nord e di poco inferiori in direzione Sud (2100 veic./h omogeneizzati).

Sulla S.S. 12 si evidenzia un flusso di circa 520-590 veic./h omogeneizzati in direzione Nord e di circa 390-530 veic./h omogeneizzati in direzione Sud nel tratto compreso fra il bivio per Pilcante e quello per Serravalle, mentre nel tratto a Sud dell’intersezione per Pilcante i flussi si aggirano intorno ai 470 veic./h omogeneizzati in direzione di Rovereto e intorno ai 350 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta. In questo scenario, infine, i flussi ipotizzabili sulla S.P. 90 sono di 250 veic./h omogeneizzati in direzione Nord e di 200 veic./h omogeneizzati in direzione Sud.

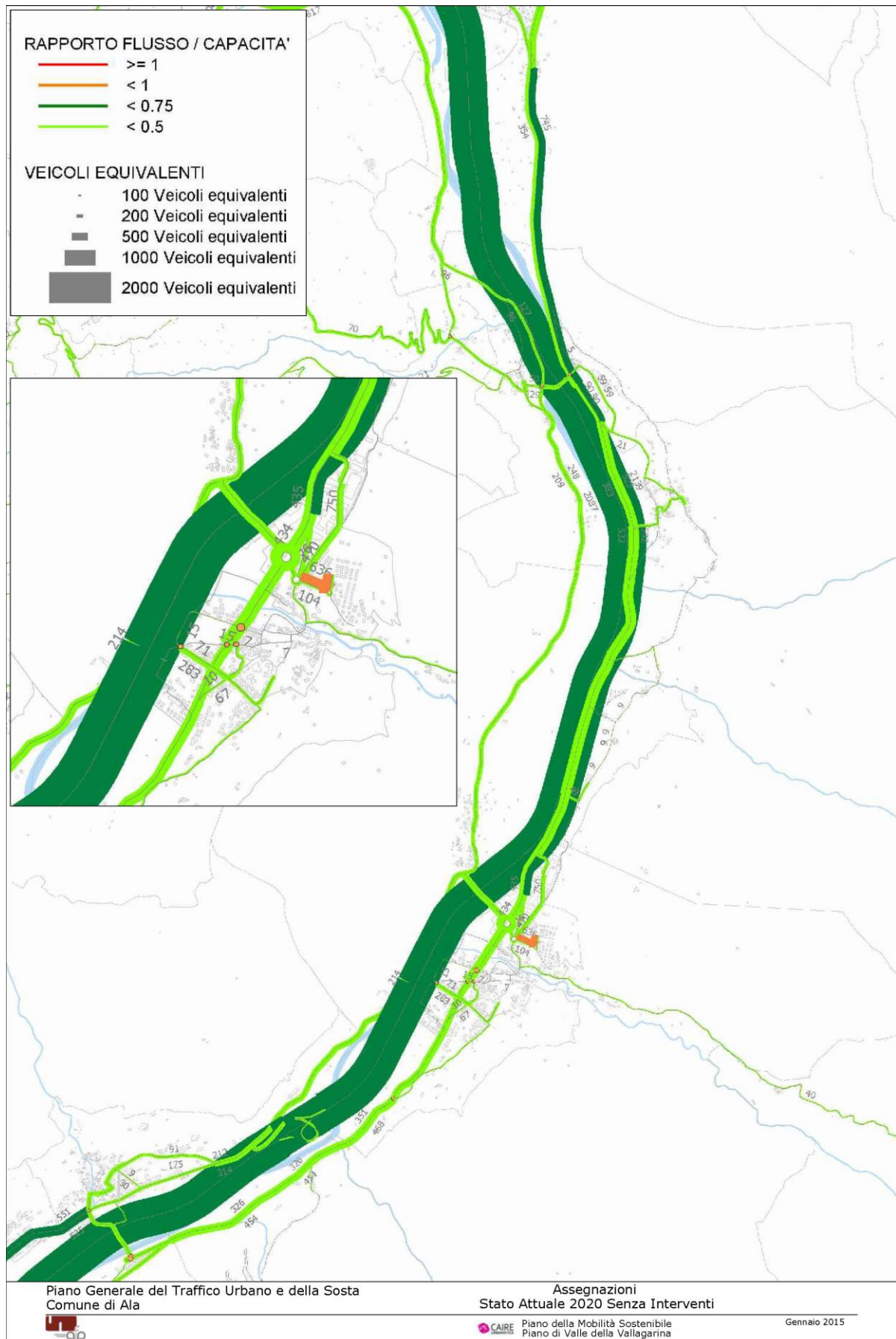


Figura 5-10 - Flussi veicolari - Stato attuale 2020 - Senza Interventi

All'interno del "Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina" è stato inserito anche uno scenario a Lungo Termine, cioè all'orizzonte temporale di 10 anni, i cui risultati sono evidenziati in Figura 5-11.

In questo scenario i flussi registrabili sulla A22 risultano oltre 2100 veic./h omogeneizzati in direzione di Rovereto e di oltre 2050 veic./h omogeneizzati in direzione Sud. Sulla S.S. 12 i flussi risultano variabili nei vari tratti, in particolare a Nord dell'incrocio per Serravalle i flussi risultano di circa 750 veic./h omogeneizzati in direzione Nord e di poco inferiori ai 300 veic./h omogeneizzati in direzione Sud.

Sul tratto di S.S. 12 compreso fra il bivio per Serravalle e quello per Pilcante i flussi definiti dal presente scenario a Lungo Termine risultano di 525-600 veic./h omogeneizzati in direzione di Rovereto e di 350-500 veic./h omogeneizzati in direzione Sud, mentre a Sud dell'incrocio per Pilcante i flussi registrabili sulla S.S. 12 risultano rispettivamente di 350-370 veic./h omogeneizzati in direzione Sud e di 460-480 veic./h omogeneizzati in direzione Nord. Sulla S.P. 90, in particolare sul tratto a Nord dell'incrocio per Pilcante, i flussi definiti dal modello matematico nello scenario a Lungo Termine risultano di circa 260 veic./h omogeneizzati monodirezionali.

Anche per questo scenario sono stati confrontati i flussi con lo scenario base (Figura 5-12).

Si evidenziano degli aumenti di traffico generalizzati, seppur limitati. La diminuzione di traffico è riscontrabile lungo il tratto della S.S. 12 a nord dell'incrocio per Pilcante solo in direzione Sud, mentre la direttrice opposta evidenzia degli aumenti di traffico compresi fra i 20 e i 70 veic./h omogeneizzati.

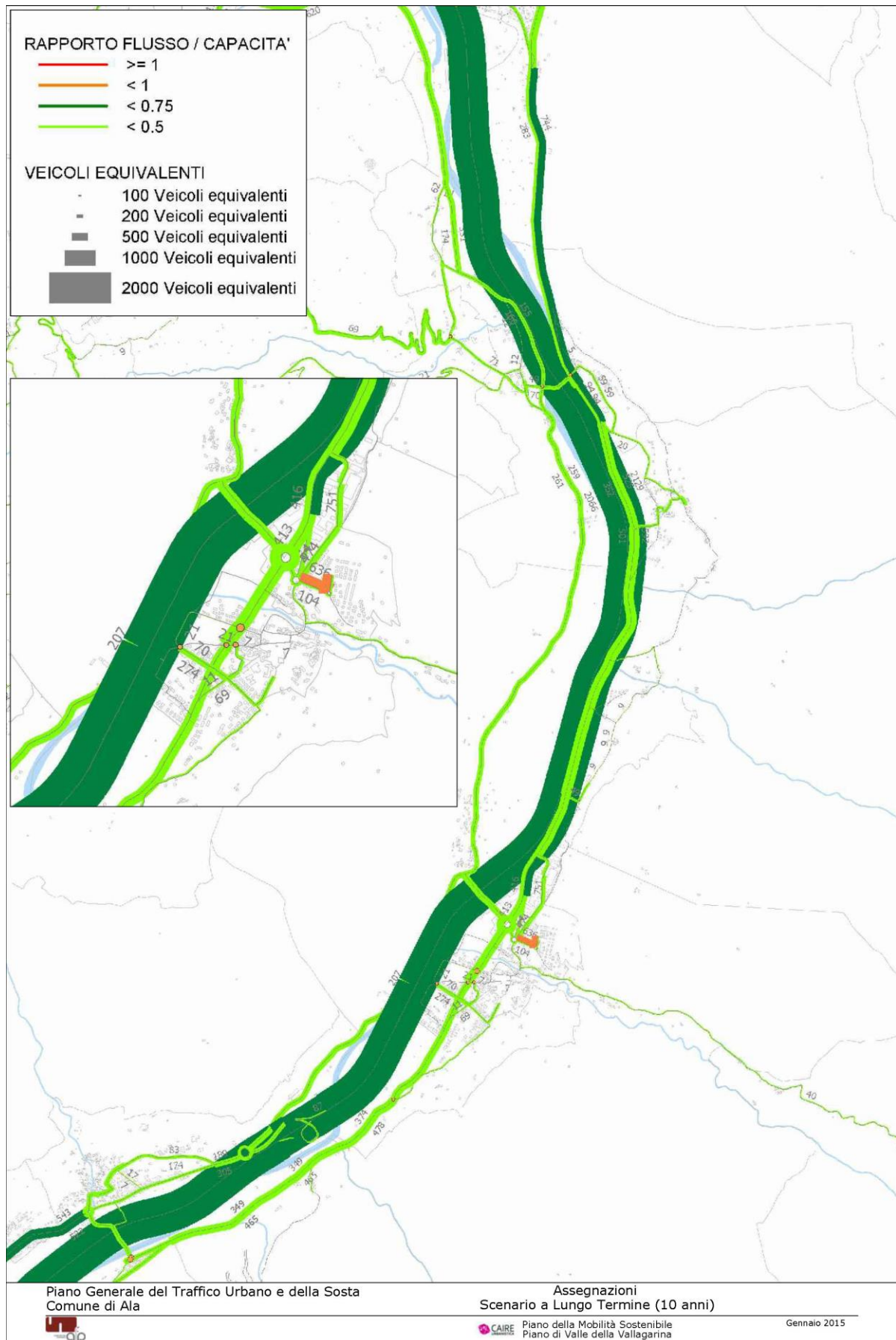


Figura 5-11 - Flussi veicolari - Scenario a Lungo Termine (10 anni)

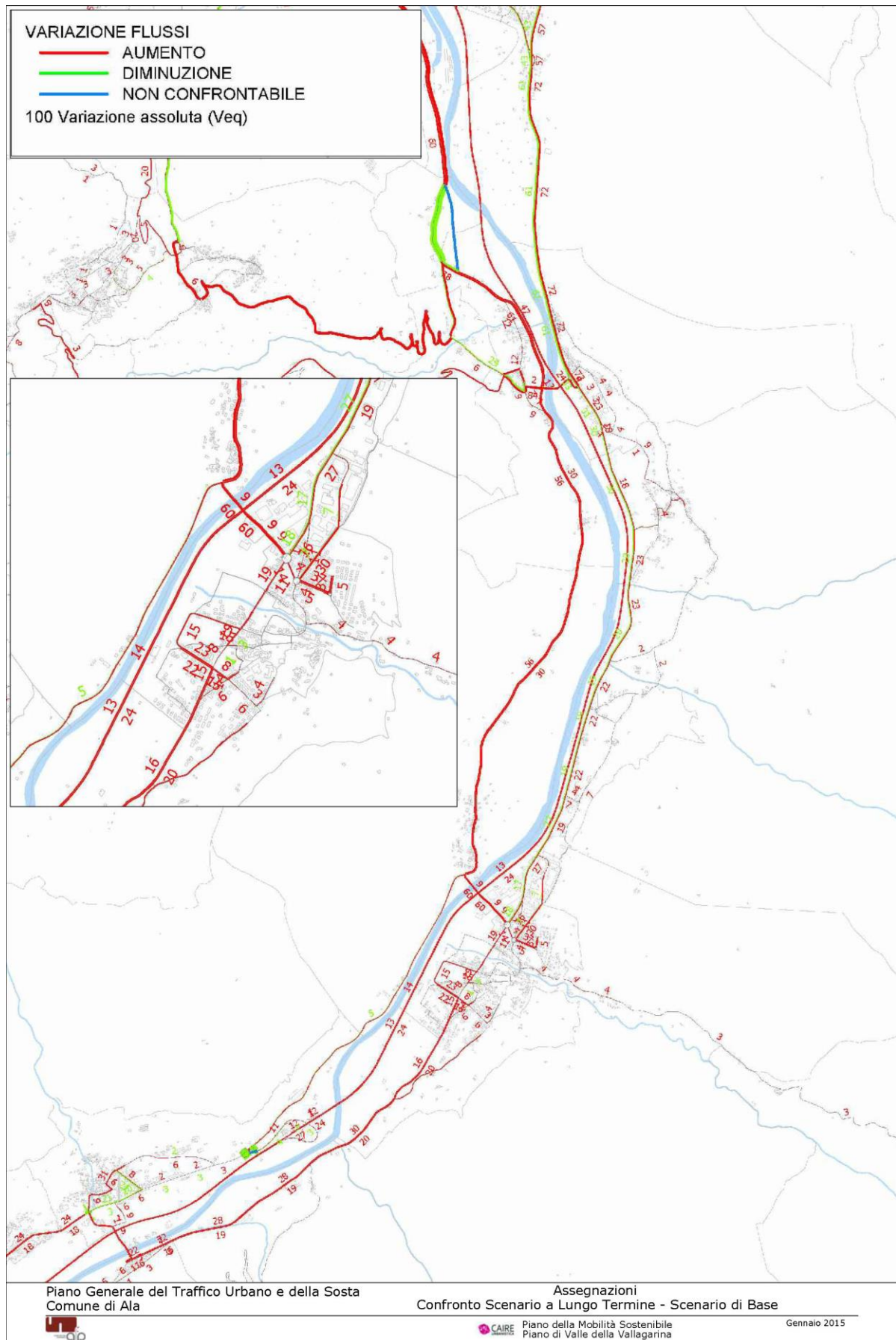


Figura 5-12 - Confronto flussi veicolari Scenario a Lungo Termine - Stato Attuale

Anche a lungo termine il modello matematico applicato nell'ambito del "Piano della Mobilità Sostenibile della Vallagarina" ha definito uno scenario con "Modal Split di Progetto" che comprende gli interventi visti a Medio Termine (Figura 5-13).

I flussi registrati in tale scenario risultano, per quanto riguarda la A22 pari a 2080 veic./h omogeneizzati in direzione Nord e pari a 2000 veic./h omogeneizzati in direzione Sud. Sulla S.S. 12 i flussi risultano sempre diversificati sulle due direttrici a seconda del tratto considerato.

In particolare sul tratto a Nord del bivio per Serravalle si registrano flussi rispettivamente di circa 660 veic./h omogeneizzati in direzione Nord e di 300 veic./h omogeneizzati in direzione Sud, mentre sul tratto compreso fra il bivio per Serravalle e quello per Pilcante i flussi risultano di 500-570 in direzione Nord e di 400-500 veic./h omogeneizzati in direzione Sud. A Sud dell'incrocio per Pilcante i flussi lungo la S.S. 12 risultano di 330-360 veic./h omogeneizzati in direzione Sud e di 460-470 veic./h omogeneizzati in direzione nord.

Sulla S.P. 90, infine, a Nord dell'incrocio per Pilcante si registra un flusso di 250 veic./h omogeneizzati in direzione nord e di circa 200 veic./h omogeneizzati in direzione Sud.

I flussi a lungo termine rispetto a quelli registrati allo stato attuale evidenziano un diminuzione, seppur limitata, lungo la S.S. 12, ad esclusione del tratto a Sud dell'incrocio per Pilcante che evidenzia invece un aumento di traffico su entrambe le direttrici. Diminuzione di traffico si registra anche sulla A22, mentre sulla S.P. 90 si evidenzia un aumento di traffico intorno ai 10-20 veic./h omogeneizzati monodirezionali sul tratto a Nord dell'incrocio per Pilcante, mentre sul tratto a Sud si evidenzia un calo su entrambe le direttrici (Figura 5-14).

Dai risultati degli scenari precedenti si evince che sia temporalmente, sia utilizzando l'Autostrada per gli spostamenti diretti a Rovereto e/o Trento i flussi veicolari attratti e generati risultano, in volume assoluto, molto limitati, anche in relazione ai flussi che dalla zona di Ala, andando naturalmente verso Nord, non utilizzano il casello di Ala-Avio in relazione ad una maggior lunghezza del percorso necessaria ad arrivare a destinazione.

Nel caso invece della modifica "modal split" nel diverso utilizzo dei sistemi di trasporto e quindi nella diversa percentuale di utilizzo tra trasporto pubblico e privato il risultato delle assegnazioni evidenzia un potenziale miglioramento.

Ovviamente tali modifiche delle percentuali di utilizzo dei vari mezzi di trasporto, e conseguentemente dello spostamento dell'utenza dal trasporto privato a quello pubblico, comporta un notevole intervento finanziario ed una necessaria espansione della stessa modalità ad un territorio molto più vasto rispetto al territorio di Ala.

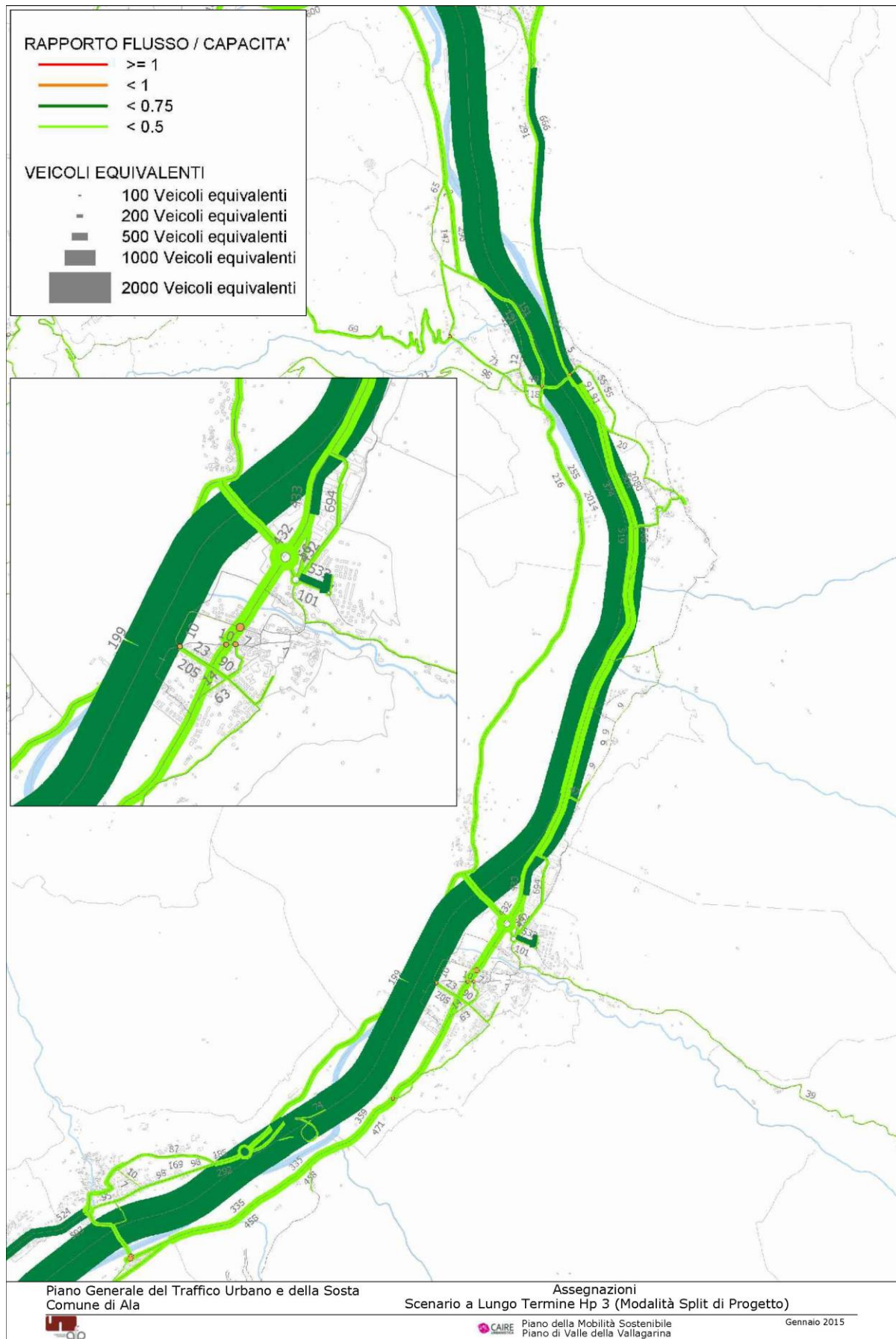


Figura 5-13 - Flussi veicolari - Scenario a Lungo Termine Hp 3 (Modalità Split di progetto)

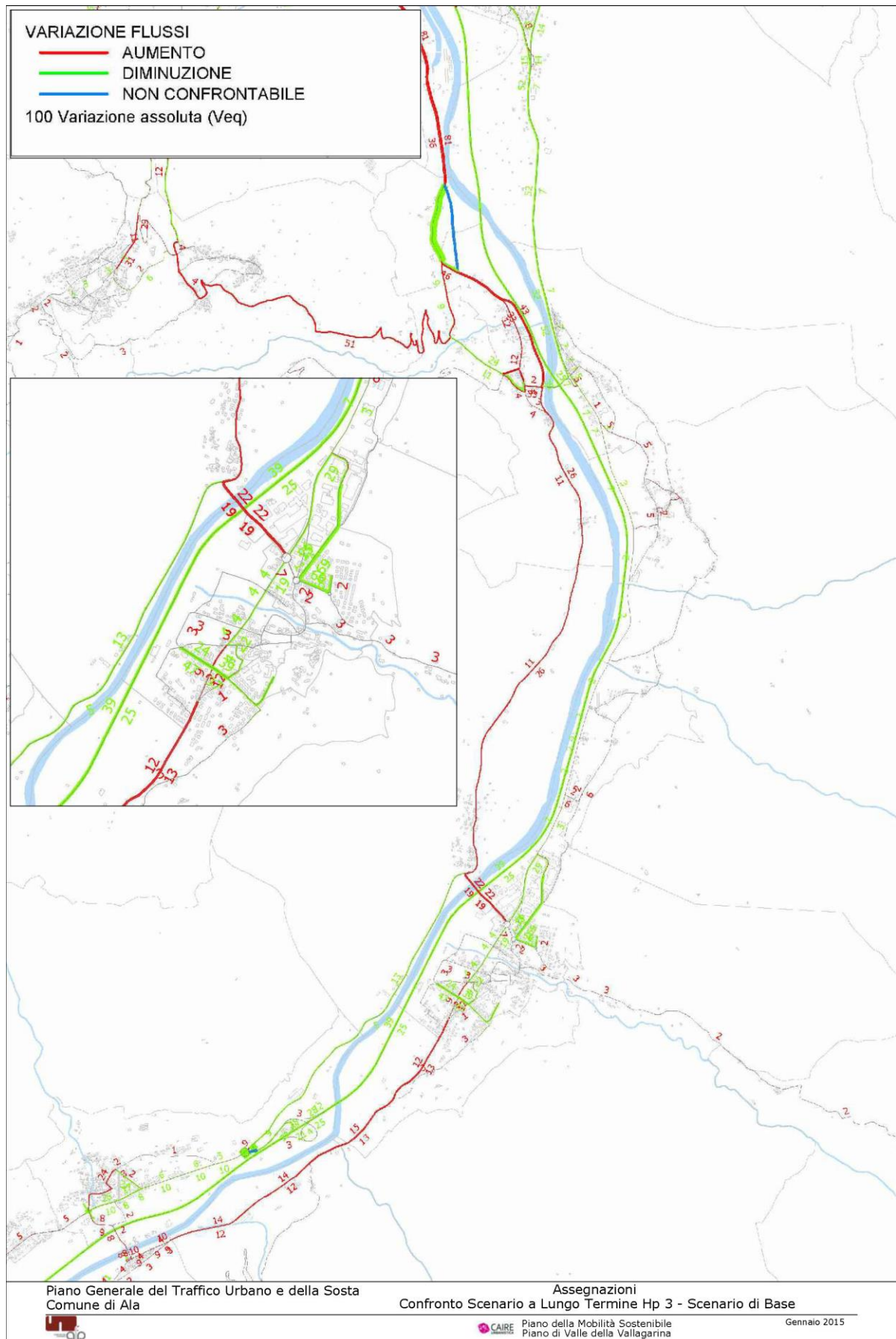


Figura 5-14 - Confronto flussi veicolari Scenario a Lungo Termine Hp 3 - Stato Attuale

6 PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

6.1 Interventi

6.1.1 Classifica funzionale della rete stradale

L'assetto gerarchizzato della rete stradale urbana del Comune di Ala è finalizzato ad escludere l'uso indifferenziato della rete, che produce il sovrapporsi su di una singola strada del traffico locale e di attraversamento, di mezzi pesanti, biciclette e veicoli in sosta ai margini della carreggiata, per ottenere invece una possibile riorganizzazione della mobilità tesa a garantire da un lato adeguati e più alti livelli di accessibilità e dall'altro la salvaguardia dei livelli di qualità ambientale (acustica, atmosferica).

L'individuazione della rete primaria di assi urbani deve basarsi in primo luogo sulla riqualificazione degli assi esistenti che possiedono le caratteristiche necessarie, o che possono assumerle a seguito di interventi infrastrutturali non eccessivamente onerosi (eliminazione di strozzature, adeguamento delle intersezioni) o attraverso una diversa regolazione del traffico e della sosta.

La rete urbana viene completata attraverso una classificazione gerarchica delle strade rimanenti in assi di scorrimento (viabilità primaria e secondaria), di quartiere e locali e prevedendo per ciascuna di esse l'adeguamento delle caratteristiche alle funzioni assegnate. Ciò dovrà avvenire conciliando l'esigenza di una efficiente accessibilità a tutte le zone urbane con quella di ridurre il traffico veicolare.

Tali interventi consentiranno di potenziare e qualificare i previsti collegamenti pedonali e ciclabili a livello urbano.

Rimanendo nell'ottica temporale propria del P.G.T.U., e conseguentemente facendo riferimento a possibili modesti adeguamenti della rete stessa, viene dunque proposta la seguente classificazione funzionale. Tale classificazione è visibile anche nella Figura 3-12, Figura 3-13, Figura 3-14, Figura 3-15, Figura 3-16, Figura 3-17.

Assi primari:

Autostrada A22 del Brennero

S.S. 12 dell'Abetone e del Brennero (c.so Trento-c.so P.sso Buole-c.so Verona)

S.P. 90

S.P. 117 (via E. Fermi)

via Mercante-via S. Martino-via Fornace

Assi secondari:

via A. Volta
v.le Bolzano-via Mondini-strada Piazzini
via Giaro
via Ronchiano
via G. F. Malfatti
via Tomasoni
via Meati-via Torre-via S. Caterina-via Segantini
via del Tambuset-via Zigatteria
via Roma
via Nuova-via Vellutai
via Soini-via Teatro
via Vicentini-via Statuto-I.go Vicentini
via Tre Chiodi-via Quattro Novembre
p.zza della Repubblica-strada della Passerella
via Brigata Mantova
via Bastie
via 25 Aprile
via Brigata T.

Strade locali:

le altre strade non comprese tra le categorie precedenti

6.1.2 Sistema viario

Agli orizzonti temporali di Breve, Medio e Lungo Termine sono stati definiti una serie di interventi sull'attuale sistema viario del Comune di Ala, tali interventi riguardano sia l'area centrale comunale sia le varie frazioni. Per una maggior visione di tali interventi sono state definite 6 mappe corrispondenti, da Sud a Nord, a 6 microaree in cui è stato suddiviso il territorio .

In particolare la Figura 6-3 corrisponde all'area più meridionale, che include la frazione di Sdruzzinà, la Figura 6-4 identifica l'area centrale di Ala, compreso il centro storico, la Figura 6-5 la zona della frazione di Pilcante, la figura Figura 6-6 identifica la frazione di Marani, la Figura 6-7 quella delle frazioni di S. Lucia e S. Margherita, mentre nella figura Figura 6-8 vengono riportati gli interventi riguardanti il sistema viario interessanti l'area più a nord corrispondente alle frazioni di Chizzola e Serravalle.

Nella Figura 6-1 si riporta la legenda che identifica i vari interventi previsti, mentre l'inquadramento generale è riportato nella Figura 6-2.

6.1.2.1 Interventi a Breve Termine

- **Riorganizzazione incroci**

- Realizzazione di una rotatoria all'incrocio fra l'asse stradale (adeguato) per lo svincolo del casello dell'Autostrada A22 di Ala-Avio e la S.P. 90
- Adeguamento intersezione S.S. 12 (C.so Trento)-via Bolzano
- Realizzazione di una nuova rotatoria all'intersezione via Volta-via Giaro
- Realizzazione di una rotatoria all'intersezione lungo la S.S. 12 all'altezza della località Cerè
- Adeguamento intersezione S.S. 12 – località Guido Cumer con l'introduzione di rallentatori ottici



Intersezione S.S. 12 – località Guido Cumer

- **Rete viaria**

- Adeguamento dell'ultimo tratto stradale di collegamento fra lo svincolo autostradale di Ala-Avio e la S.P. 90 anche in relazione alla prevista, sempre a Breve Termine, realizzazione della rotatoria sulla S.P. 90

6.1.2.2 Interventi a Medio Termine

- **Riorganizzazione incroci**

- Adeguamento nella frazione di Sdruzzinà dell'incrocio fra la S.S. 12 e la S.P. 211 dei Monti Lessini, con l'esecuzione della terza corsia
- Adeguamento intersezione S.S. 12-Località Colli dall'Ora con l'esecuzione della terza corsia
- Realizzazione di una rotatoria all'incrocio S.S. 12-via Autari
- Adeguamento intersezione S.S. 12-via IV Novembre
- Adeguamento intersezione S.S. 12-via Gian Francesco Malfatti
- Adeguamento intersezione S.S. 12 (C.so Trento)-via Bolzano (in alternativa alla soluzione a Breve Termine)
- Realizzazione di una rotatoria all'intersezione S.P. 90-via Enrico Fermi nella frazione di Pilcante
- Adeguamento intersezione S.S. 12 (C.so Trento)-Strada Romana
- Adeguamento intersezione S.S. 12-via Campagnole (loc. Borgo Generale Cantore)
- Adeguamento intersezione S.S. 12-Strada per via delle Scuole-via del Santuario (loc. Cumerlotti) con la realizzazione della terza corsia
- Realizzazione di una rotatoria all'intersezione S.S. 12-via Trento (loc. Gazi) (rotatoria Santa Margherita Sud)
- Realizzazione di una rotatoria all'intersezione fra la S.S. 12 (C.so General Cantore) e c.so Trento (S. Margherita Nord)



Incrocio S.S. 12-S.P. 211 dei Monti Lessini - Sdruzzinà



Incrocio S.S. 12-Località Colli dall'Ora



Incrocio S.S. 12-Strada per via delle Scuole-via del Santuario (loc. Cumerlotti)

- **Rete viaria**

- Adeguamento generale della S.S. 12 nel tratto di attraversamento di Ala compreso fra la prevista rotatoria all'intersezione con via Autari e la rotatoria esistente, da adeguare, con via Enrico Fermi

- **Sensi unici**

Su via Brigata Mantova dall'incrocio via IV novembre-S.S. 12-via Tre Chiodi, in entrata dalla S.S. 12, ad Ala

Su v.le Bolzano in direzione Nord, ad Ala

Sull'asse stradale fra via General Cantore e via Coni Zugna, in direzione di quest'ultima, nella frazione di Serravalle

Su via Degasperi nel tratto compreso fra il semaforo e via Giuseppe Canestrini, in direzione di quest'ultima, nella frazione di Chizzola

6.1.2.3 Interventi a Lungo Termine

- **Riorganizzazione incroci**

- Realizzazione di una intersezione all'altezza dell'innesto del nuovo asse stradale di collegamento fra la S.P. 90-svincolo Autostrada A22 Ala-Avio e la S.S. 12, previsto a Lungo Termine
- Realizzazione di una rotatoria all'incrocio fra la S.S. 12 (via Generale Cantore) e via Degasperi nella frazione di Serravalle
- Realizzazione variante alla S.P. 90 esterna in galleria all'abitato di S. Lucia



Incrocio S.P. 90-svincolo casello Ala-Avio Autostrada A22

- **Rete viaria**

- Realizzazione di un nuovo asse stradale di collegamento fra la S.P. 90, all'altezza dell'incrocio per lo svincolo di ala-Avio, e la S.S. 12 a sud di Sdruzzinà



Incrocio S.S. 12-innesto nuova viabilità di collegamento svincolo A22

- Realizzazione di un nuovo asse stradale in corrispondenza della frazione di S. Lucia (circonvallazione) con sviluppo a Est dell'abitato stesso da realizzarsi a raso. Per tale intervento è stata definita anche una seconda ipotesi con sviluppo ad Ovest dell'abitato e tracciato parzialmente in galleria e parzialmente a raso.



Figura 6-1- Sistema viario e della Sosta - Stato di progetto - Legenda

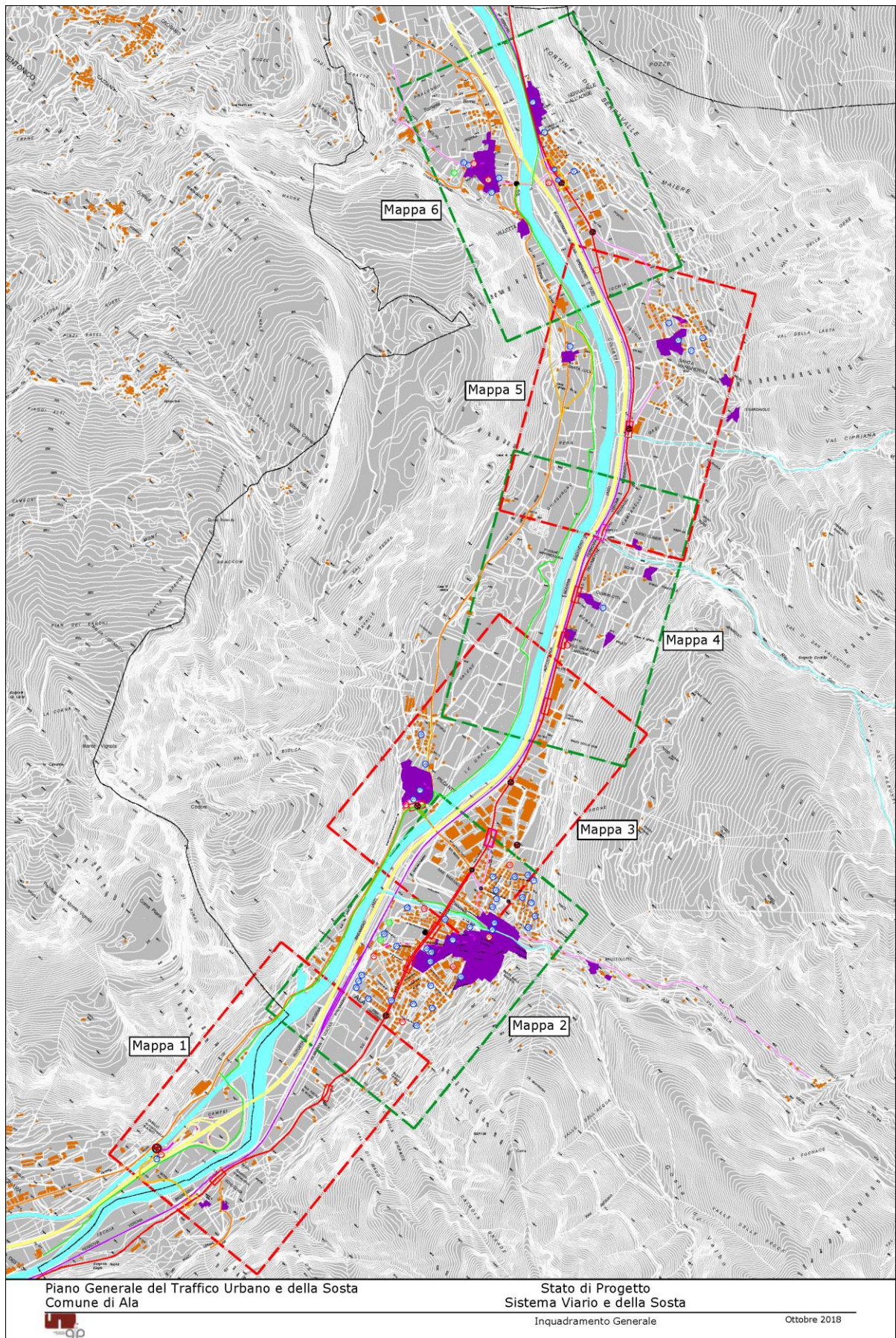


Figura 6-2 - Sistema Viario e della Sosta - Stato di Progetto - Inquadramento Generale

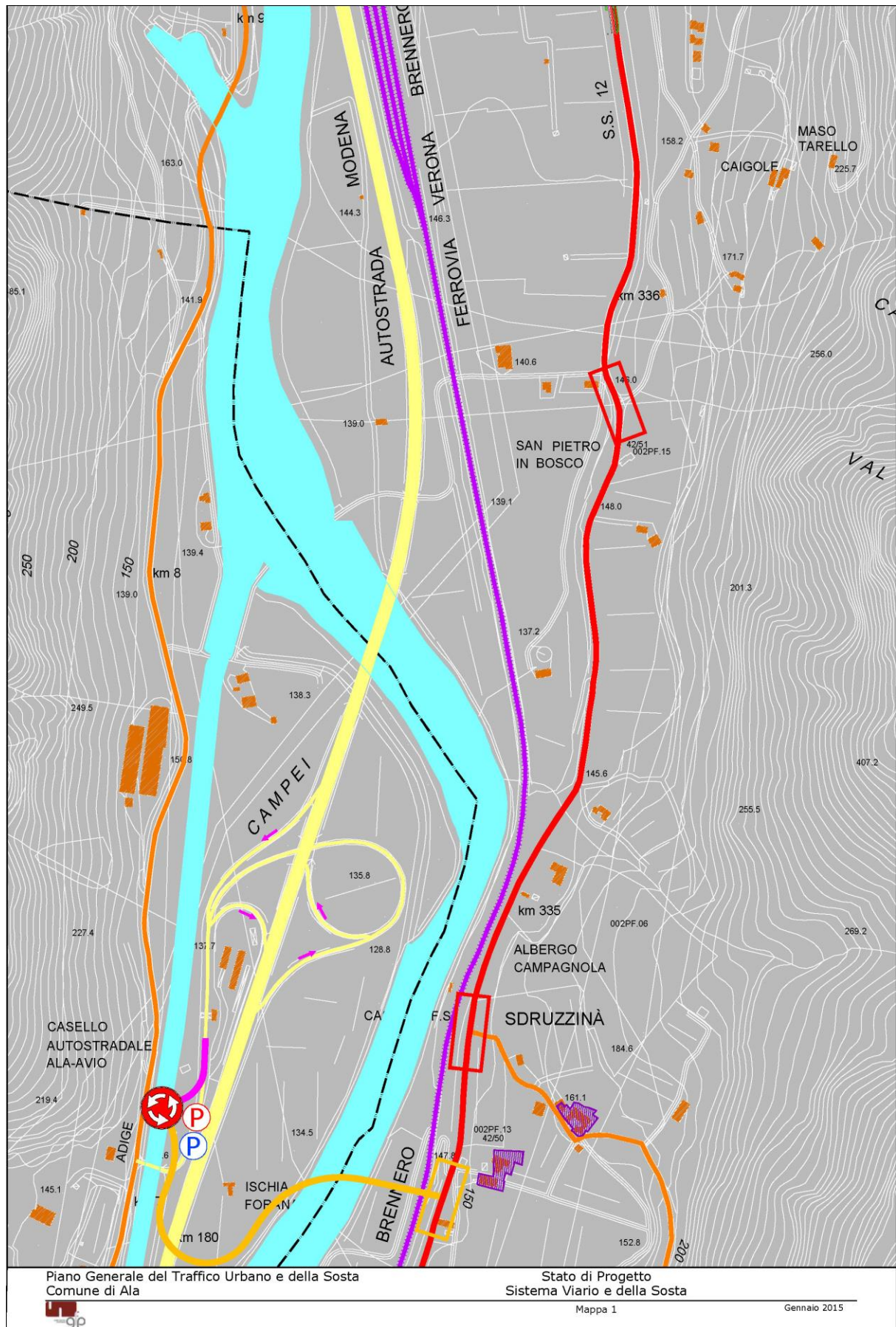


Figura 6-3 - Sistema viario e della Sosta - Stato di Progetto - Mappa 1 - Sdruzzinà

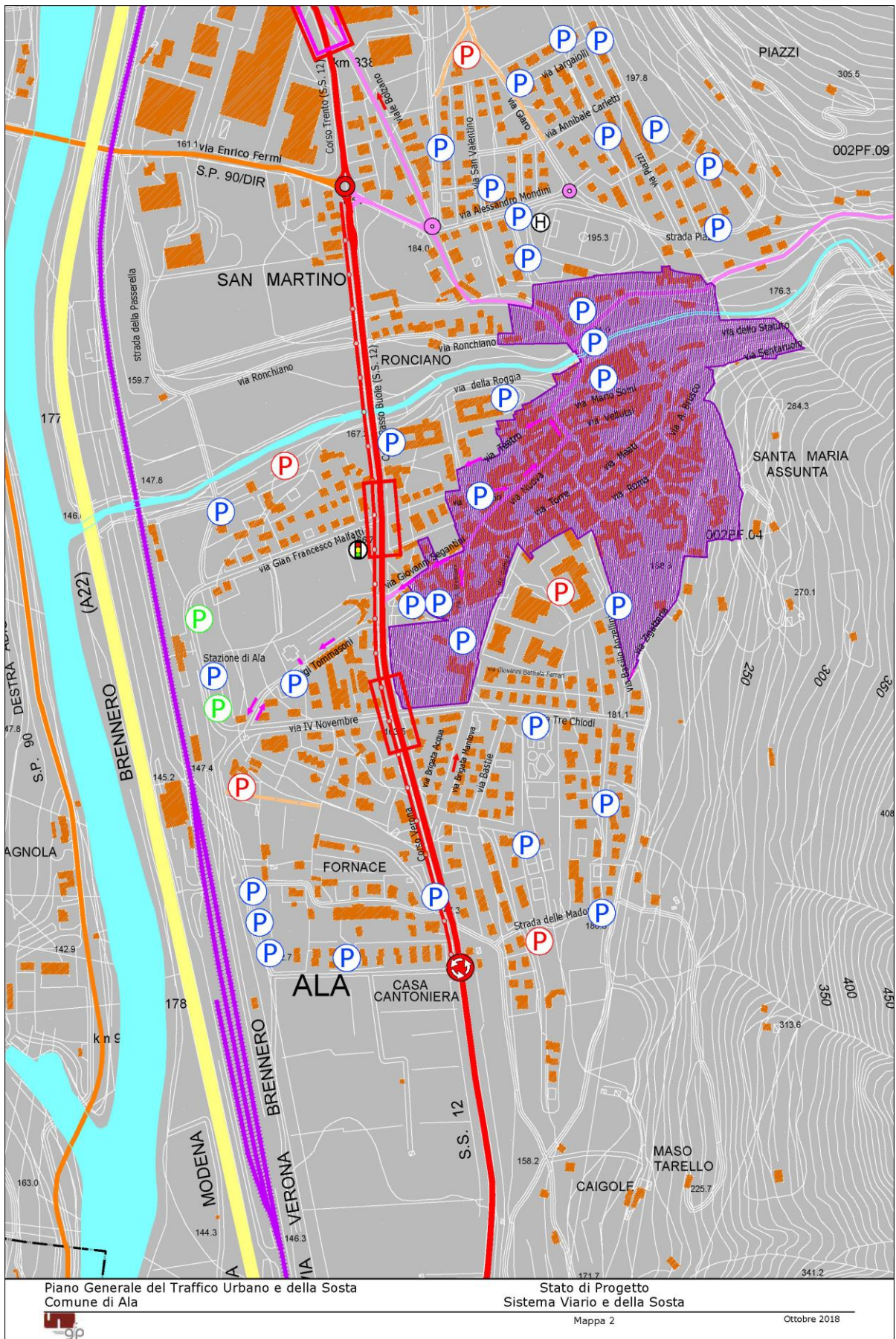


Figura 6-4 - Sistema Viario e della Sosta - Stato di progetto - Mappa 2 - Ala

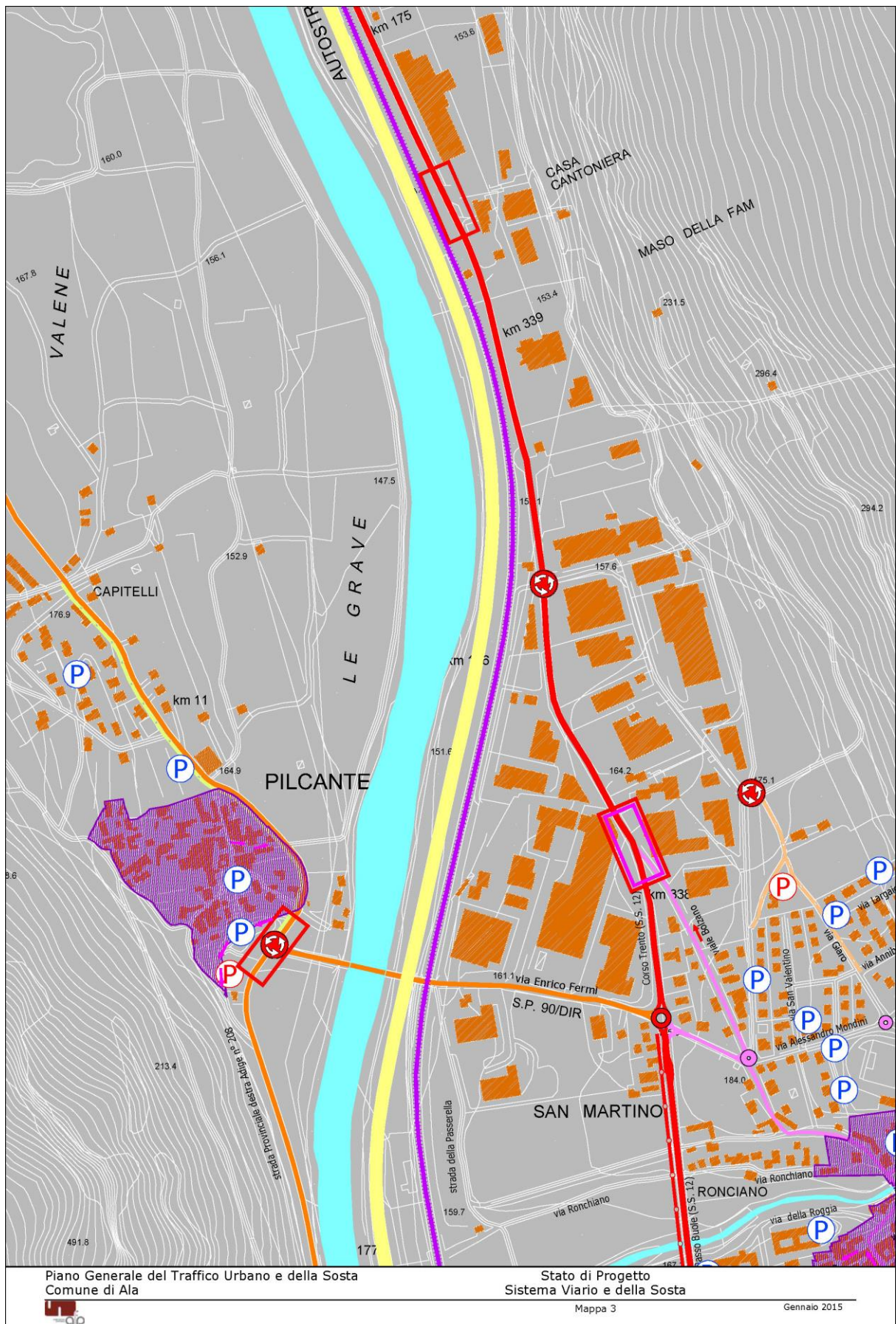


Figura 6-5 - Sistema Viario e della Sosta - Stato di Progetto - Mappa 3 - Pilcante

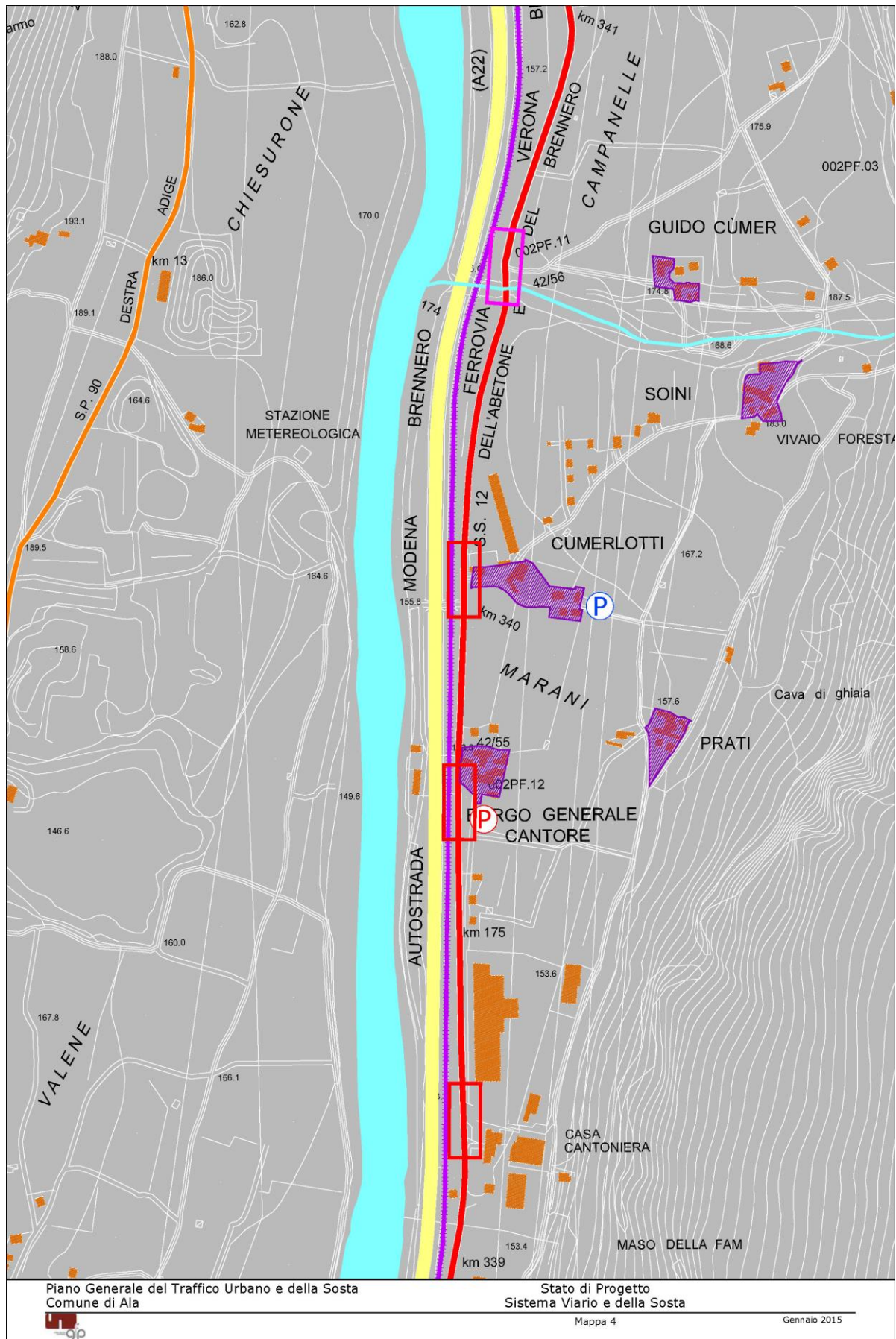


Figura 6-6 - Sistema Viario e della Sosta - Stato di Progetto - Mappa 4 - Marani

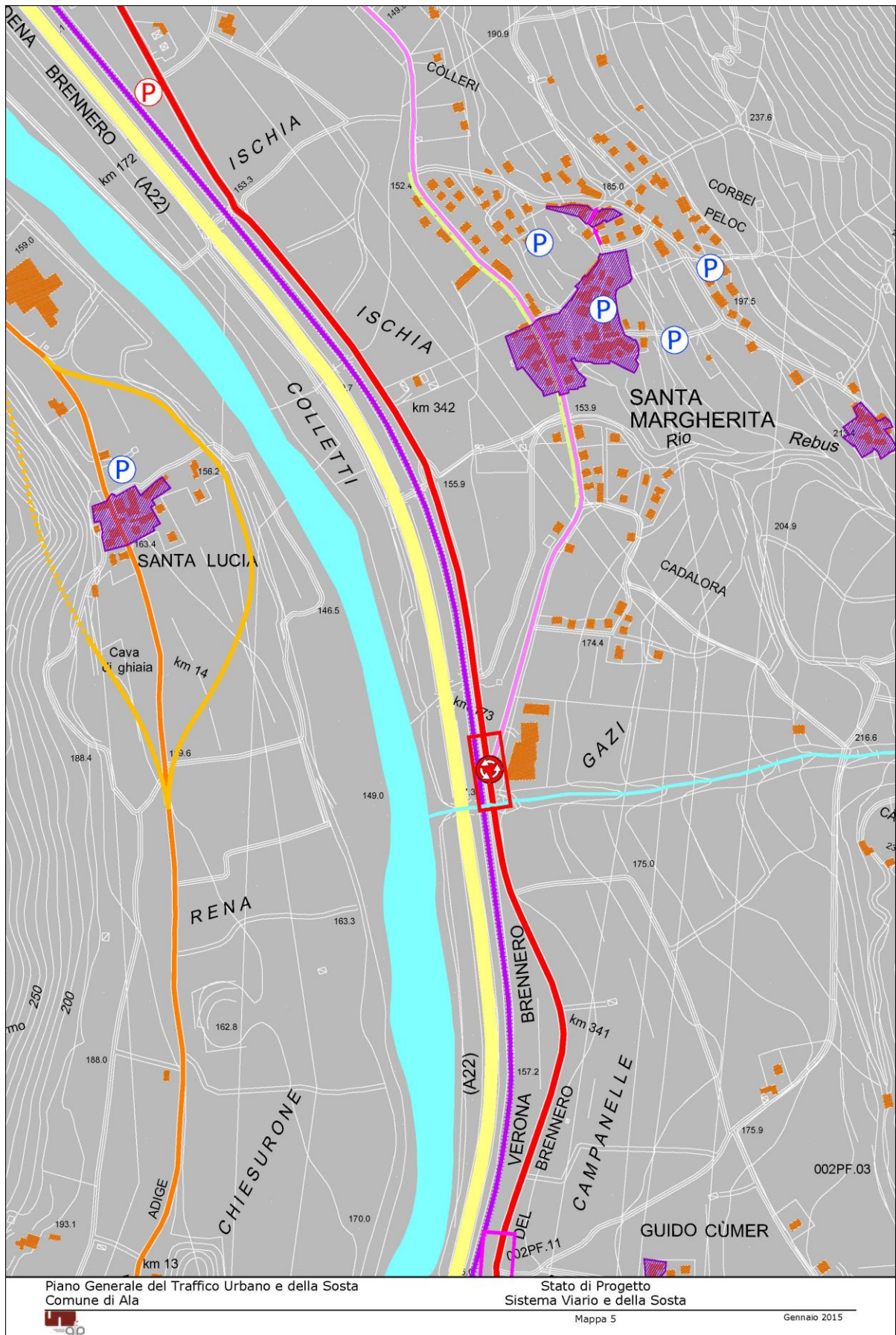


Figura 6-7 - Sistema Viario e della Sosta - Stato di Progetto - Mappa 5 - S. Lucia-S. Margherita

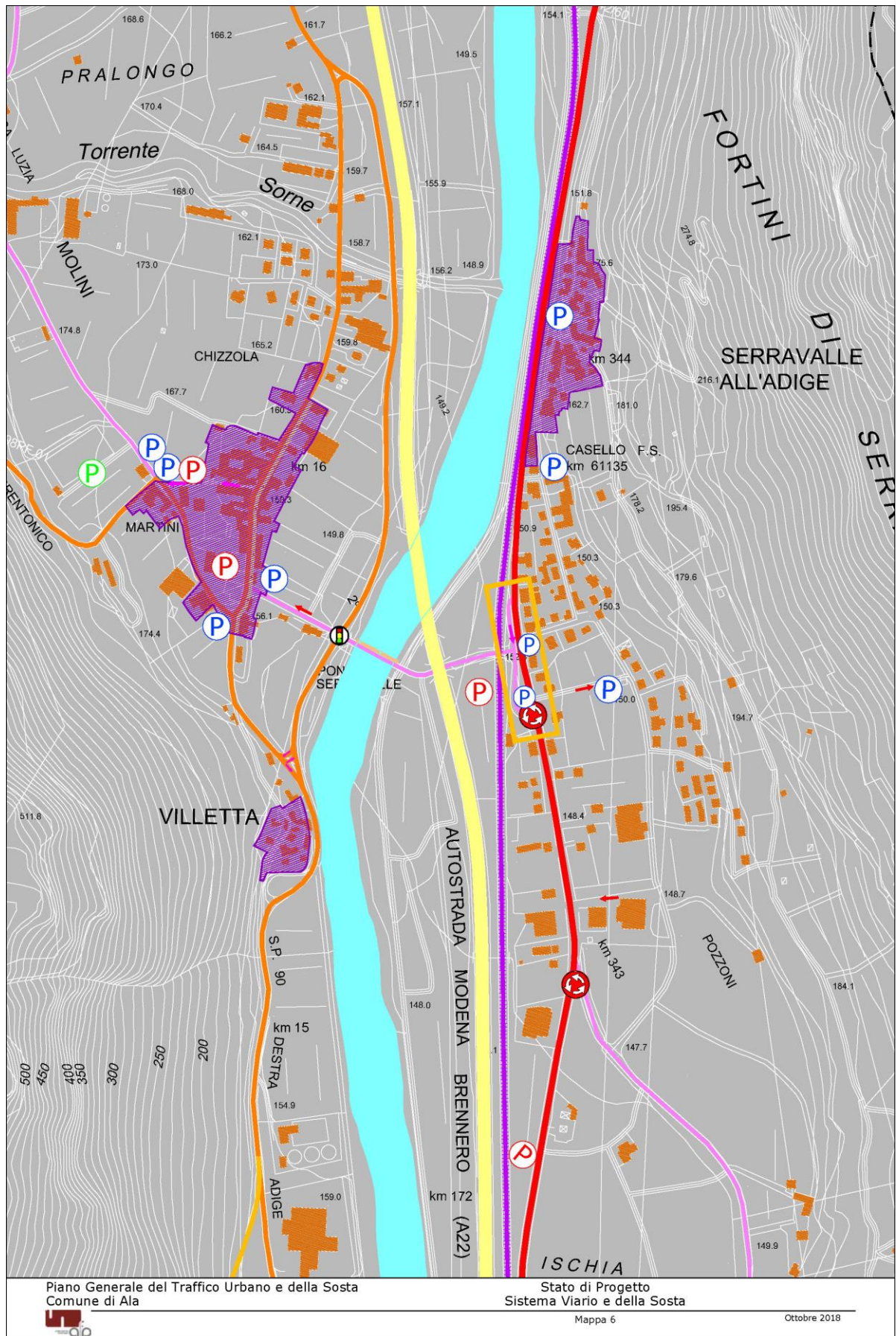


Figura 6-8 - Sistema Viario e della Sosta - Stato di Progetto - Mappa 6 - Chizzola-Serravalle

6.1.3 Sistema della sosta

All'interno del presente Piano sono stati definiti alcuni interventi sulla sosta che hanno interessato alcune vie come conseguenza diretta all'introduzione di una rete di piste ciclabili e alla ottimizzazione dei flussi veicolari interni alla rete stessa.

In particolare le planimetrie seguenti, elaborate sulla base del PRG in vigore dal 18.11.1998, riportano in generale e poi in dettaglio i posti auto che vengono mantenuti e che vengono tolti in relazione a quanto precedentemente riportato.

Principalmente gli interventi riguardano i posti auto di via Anzelini (riduzione di 51 posti auto su strada e nuovo arredo urbano), che vengono tolti in relazione all'esecuzione del nuovo parcheggio interrato di 165 posti auto sotto la nuova scuola media C. Battisti, il parcheggio su via Tre Chiodi (rimozione di 47 posti auto su strada) e sul tratto di via IV Novembre fra via Brigata Mantova e la S.S. 12 (rimozione di 9 posti auto su strada) in relazione all'introduzione della pista ciclabile sul lato Nord e parzialmente anche sul lato Est, nel tratto verso la statale e la conseguente ridefinizione della carreggiata stradale (attualmente la presenza di sosta, su ambo i lati, comporta problemi di incrocio tra i veicoli che percorrono via Tre Chiodi).

Altri interventi riguardano via IV Novembre, lato ovest, con una riduzione parziale della sosta sul lato nord della stessa via pari a 23 posti auto su strada.

Altri interventi importanti risultano, nel contesto sia fruitivo che localizzativo, la ridefinizione del parcheggio fra via Soini, Largo Vicentini, via della Costituzione e via Vicentini (da piazza a parcheggio pubblico) e la ridefinizione complessiva dei parcheggi in zona stazione ferroviaria finalizzati all'aumento di offerta sia specialmente per l'interscambio modale in previsione all'aumento dello stesso.

Relativamente agli altri parcheggi presenti non si evidenziano particolari modifiche, in relazione anche all'offerta esistente, comunque in generale maggiore rispetto alla domanda.

Relativamente alle frazioni si prevedono delle nuove aree di sosta all'uscita del casello Ala-Avio, nella zona di Pilcante all'altezza dell'incrocio fra la S.P. 90 e la S.P. 90dir (via Enrico Fermi), all'altezza di Borgo General Cantore e nella zona di Serravalle sul lato ovest della ferrovia del Brennero fra la stessa e l'Autostrada del Brennero, finalizzata, anche in questo caso, all'interscambio modale gomma/ferro.

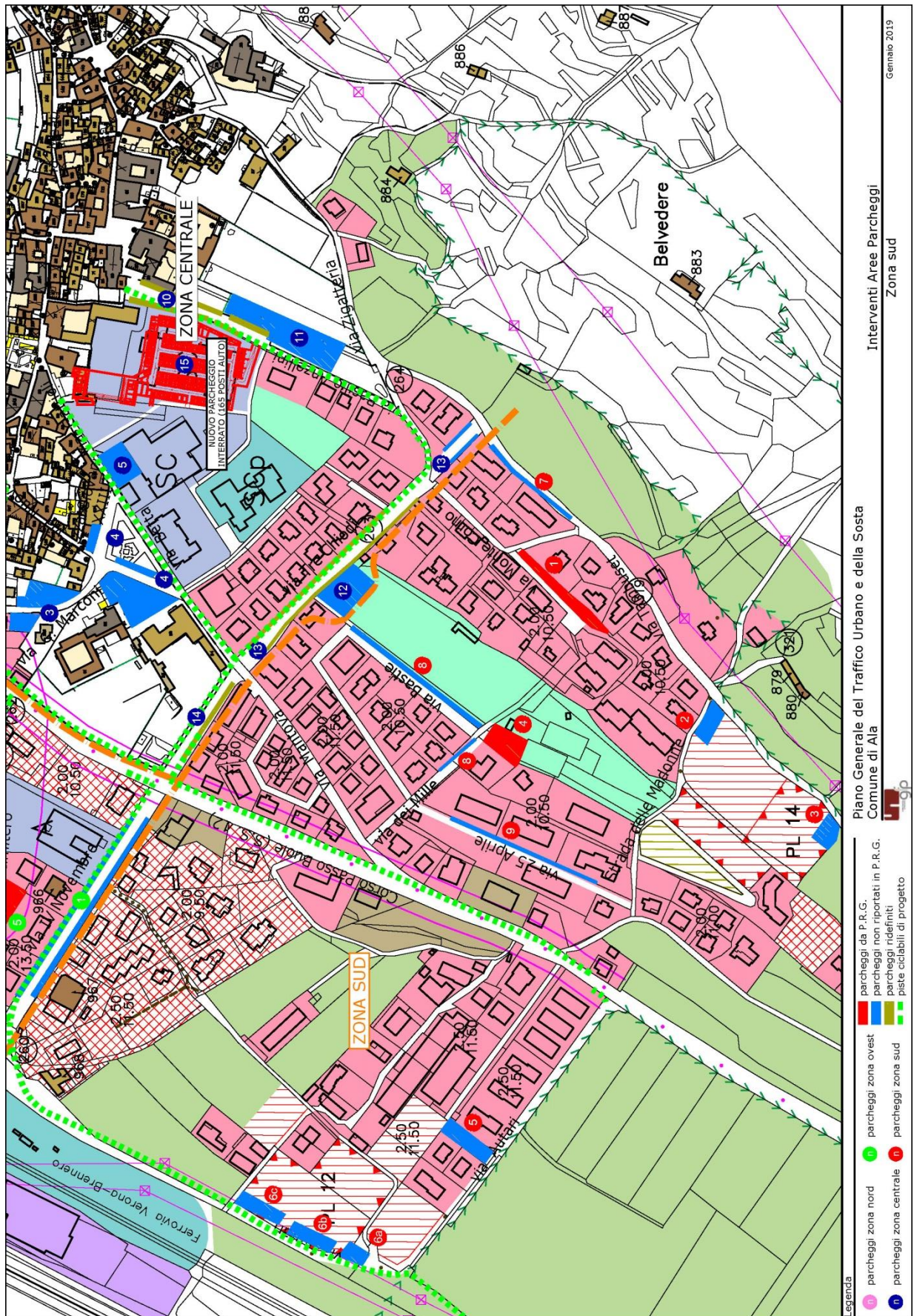


Figura 6-9 - Sistema della Sosta - Previsioni P.R.G. - Zona Sud

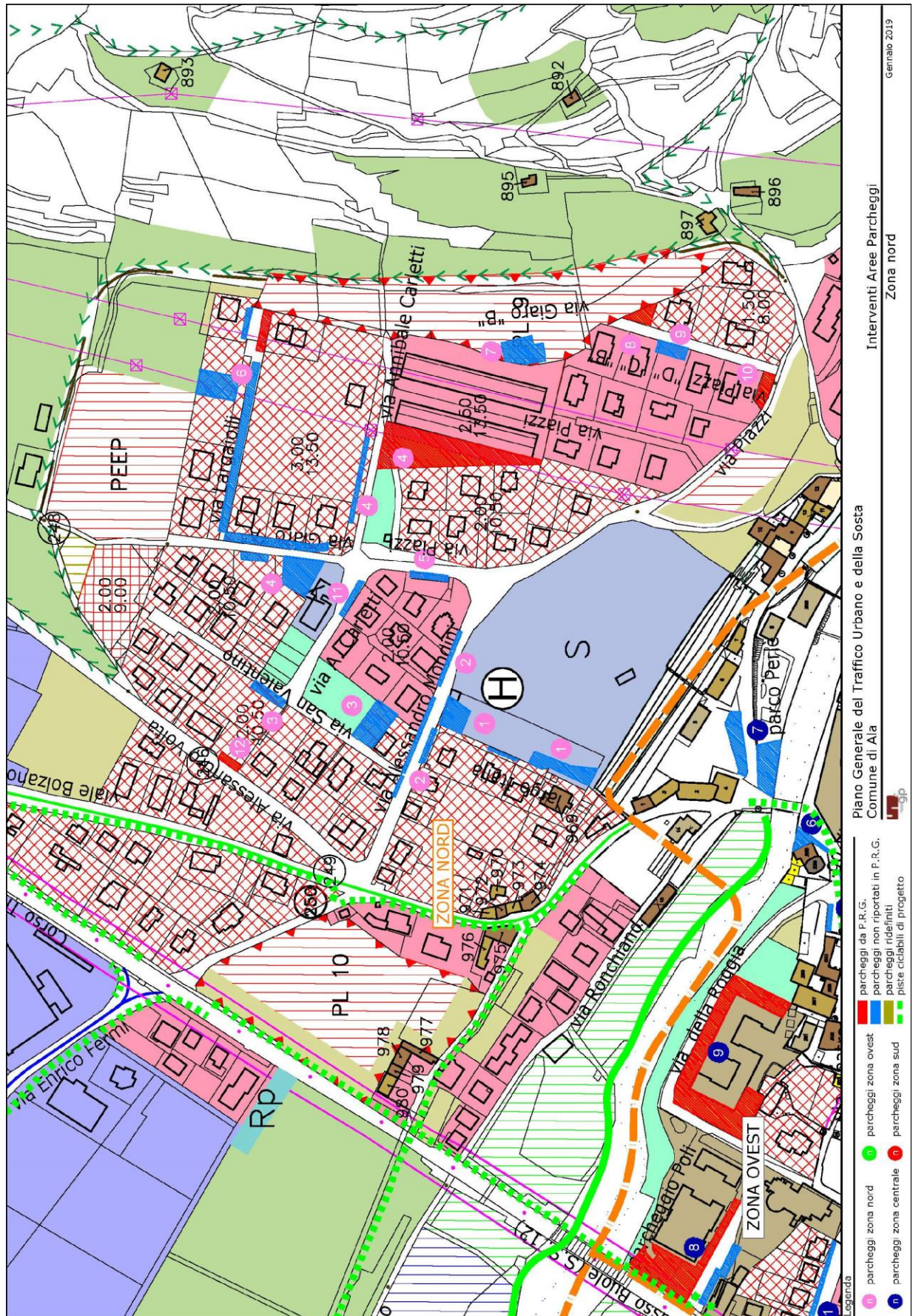


Figura 6-12 - Sistema della Sosta - Previsioni P.R.G. - Zona Nord

Figura 6-13 - Sistema della Sosta - Stato di progetto - Zona Sud

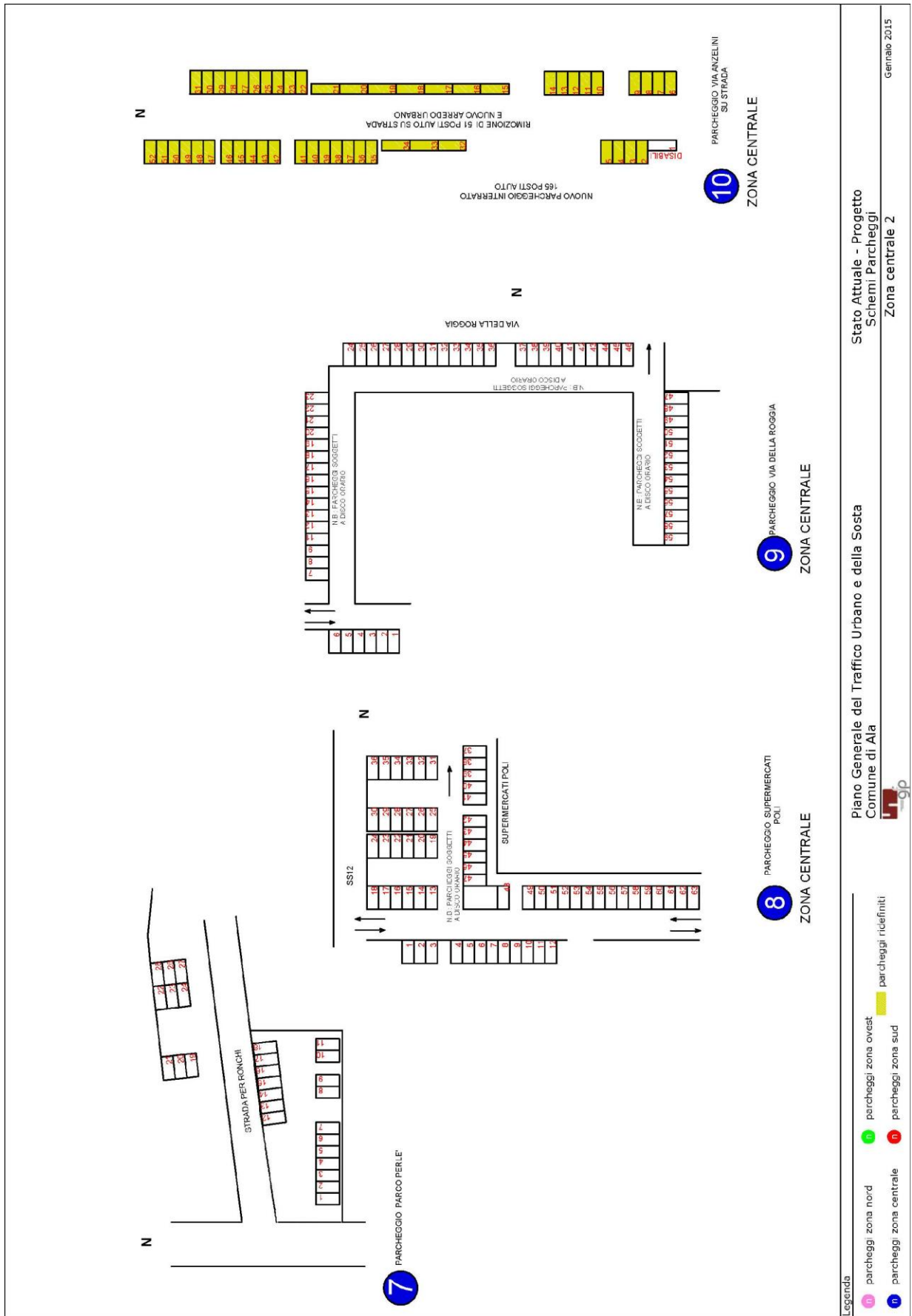


Figura 6-15 - Sistema della Sosta - Stato di Progetto - Zona Centrale 2

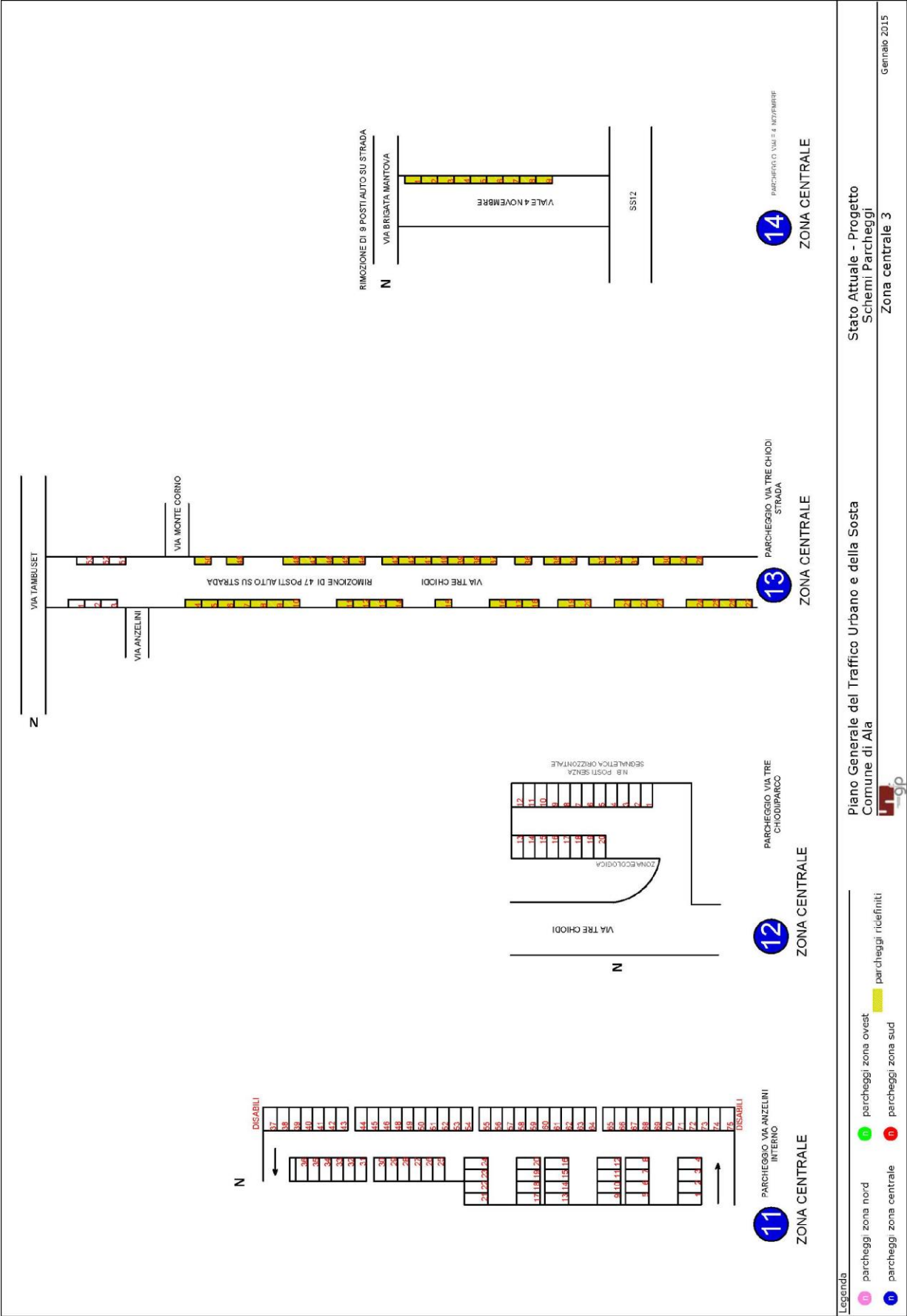


Figura 6-16 - Sistema della Sosta - Stato di Progetto - Zona Centrale 3

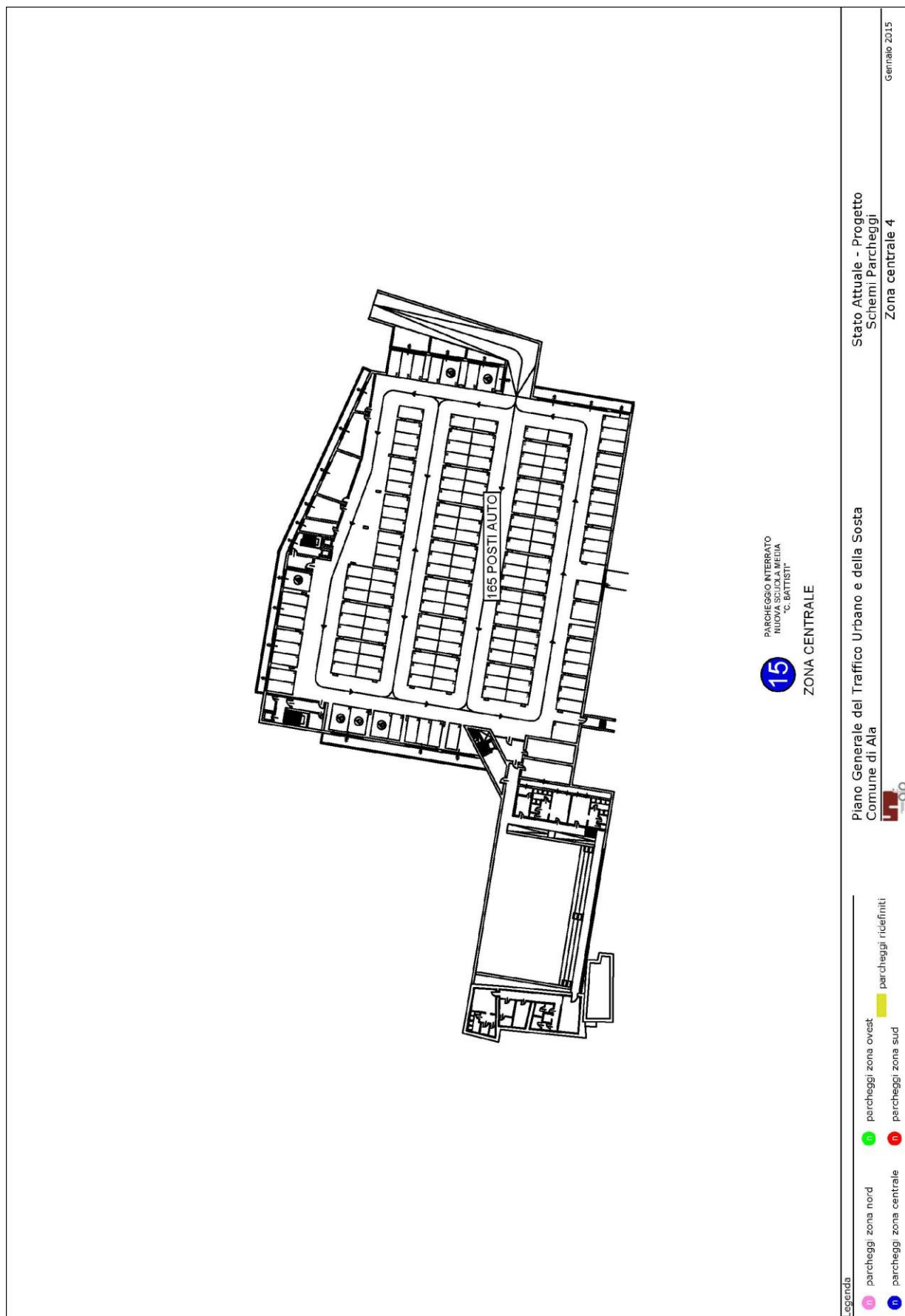


Figura 6-17 - Sistema della Sosta - Stato di Progetto - Zona Centrale 4

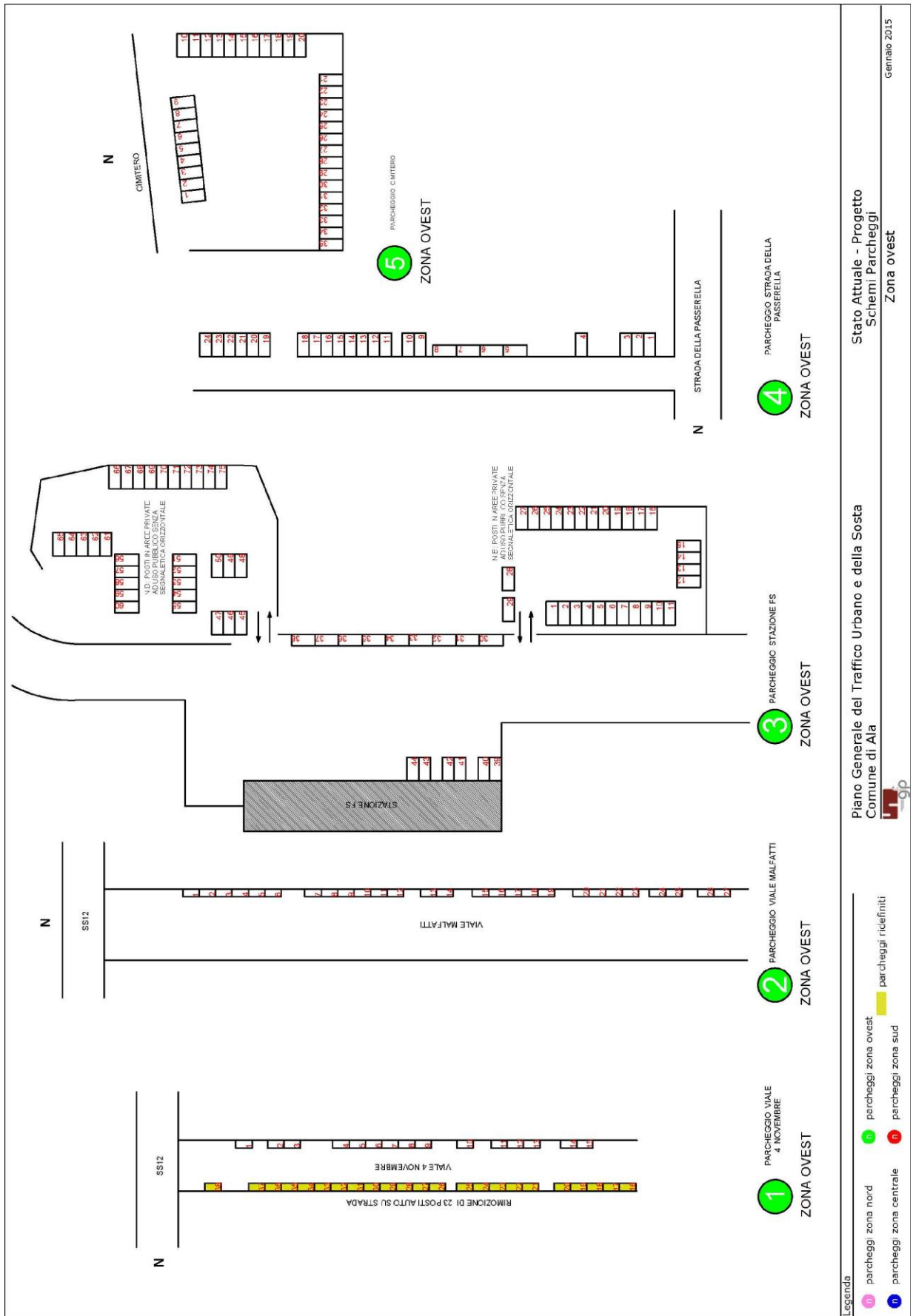


Figura 6-18 - Sistema della Sosta - Stato di Progetto - Zona Ovest

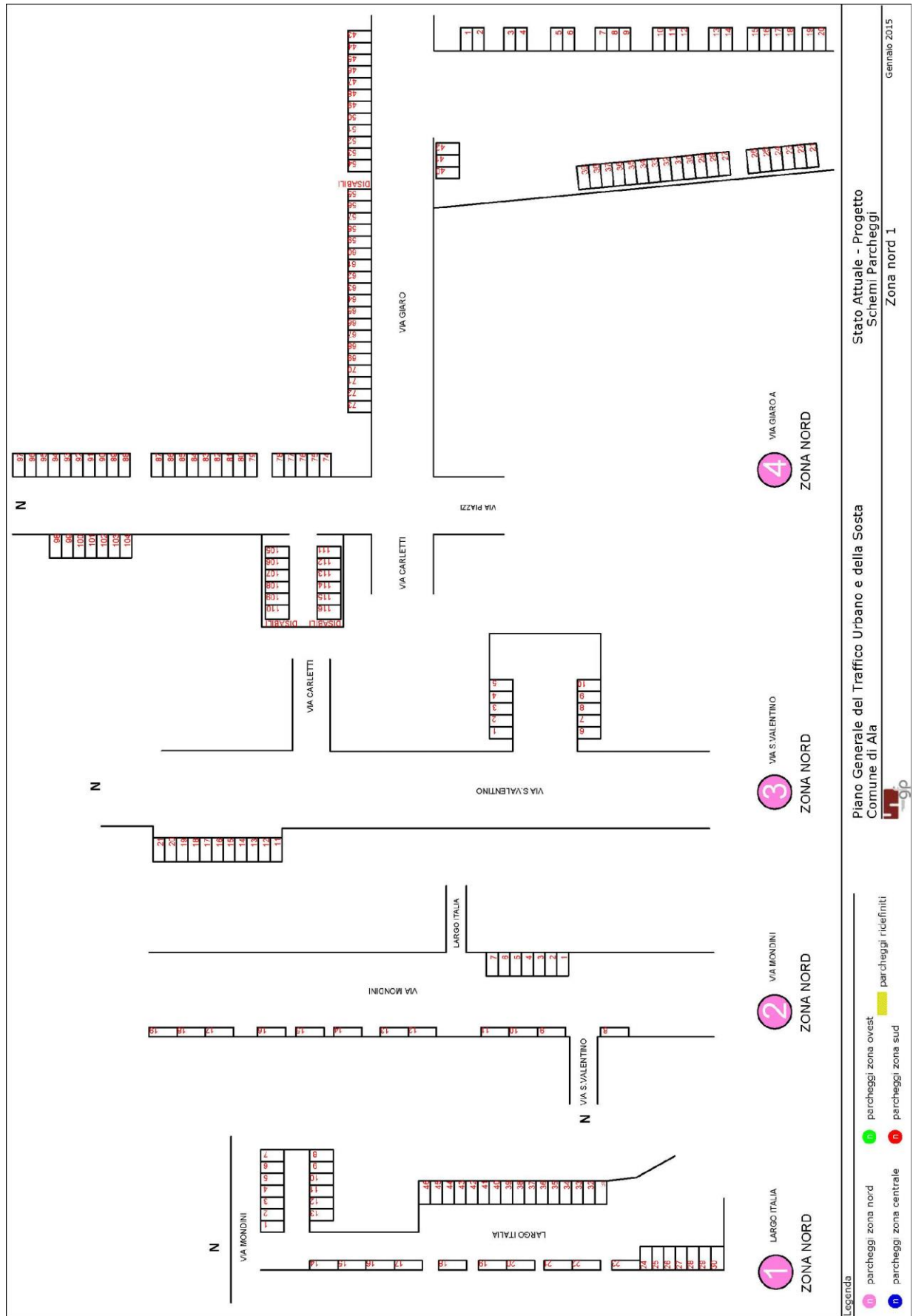


Figura 6-19 - Sistema della Sosta - Stato di Progetto - Zona Sud 1

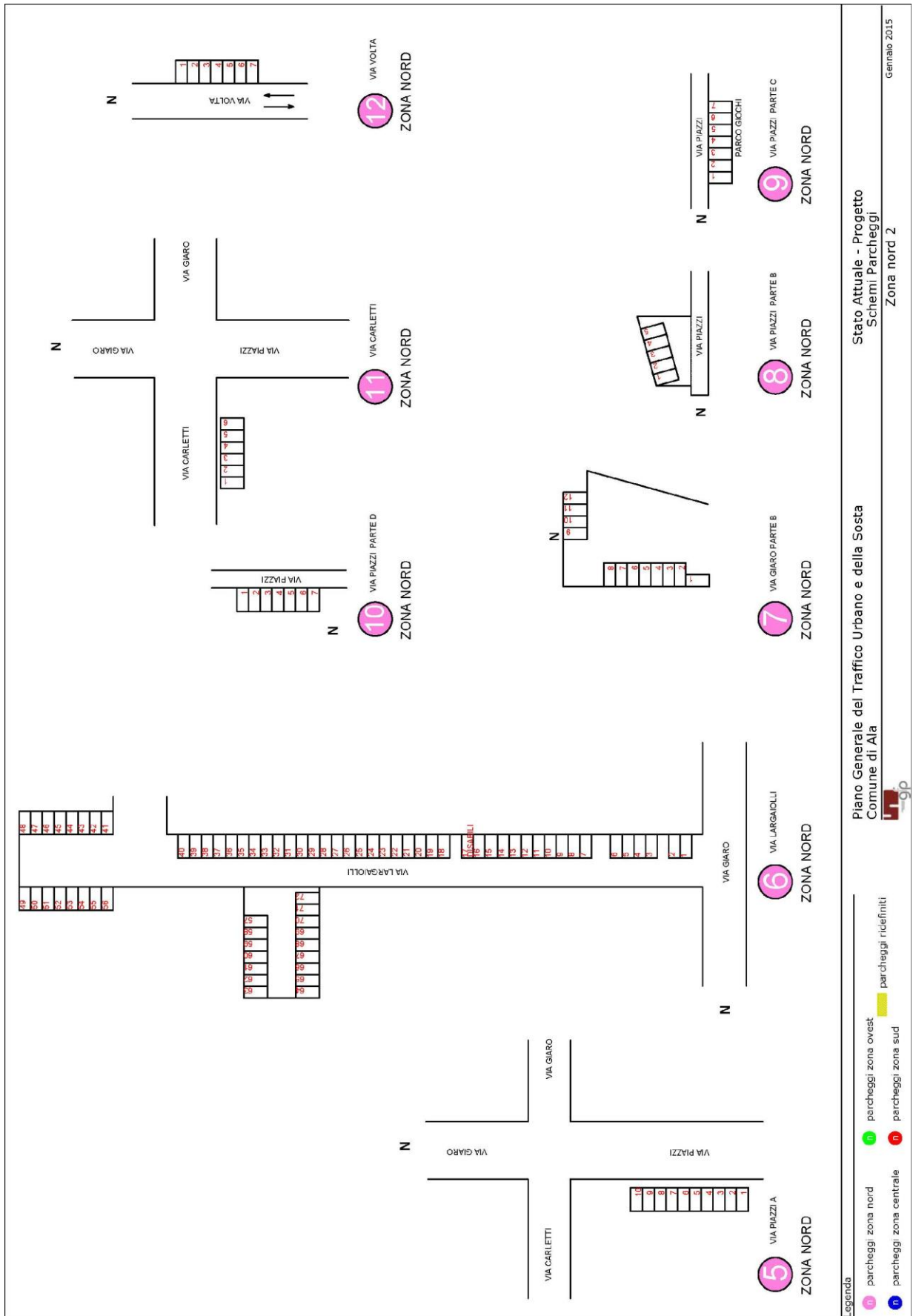


Figura 6-20 - Sistema della Sosta - Stato di Progetto - Zona Sud 2

6.1.4 Sistema del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile

Nel progetto di Piano grande attenzione assume la considerazione delle “utenze deboli”, cioè della componente del traffico urbano costituita dai pedoni e dai ciclisti che, per la loro maggiore vulnerabilità nei confronti del traffico veicolare, pubblico e privato, necessita di provvedimenti specifici di protezione e promozione; tanto più che allo sviluppo di tali correnti di traffico si rivolgono sempre più una parte delle attese di decongestionamento dal traffico veicolare delle aree centrali della città.

Il Piano Generale del Traffico Urbano deve effettuare quindi per tali correnti il riconoscimento di sedi idonee ed appropriate normative.

Nelle figure seguenti (da Figura 6-21 a Figura 6-28) vengono riportate le fermate del trasporto pubblico sia su gomma che su ferro con integrazione di queste ultime a medio-lungo termine in relazione all'esecuzione della nuova linea di alta-capacità e al conseguente riutilizzo della linea esistente del Brennero a metropolitana di superficie.

In relazione all'utilizzo della linea ferroviaria esistente come metropolitana leggera si rende necessario prevedere una serie di fermate lungo la linea stessa in particolare una prima nuova fermata viene prevista all'altezza dell'abitato di Sdruzzinà, si prevede poi l'adeguamento dell'attuale stazione ferroviaria ubicata ad Ala, una ulteriore nuova fermata a Nord dell'abitato di Ala e in particolare subito a Nord della frazione Pilcante, una ulteriore fermata a Nord di Borgo Generale Cantore in prossimità della località Cumerlotti, una fermata a Sud delle frazioni S. Lucia-S. Margherita e per finire un'ultima fermata da prevedersi subito a Sud di Chizzola-Serravalle. Le fermate così come previste andrebbero quindi a servire l'abitato di Ala e tutte le sue frazioni facilitando gli spostamenti interni al Comune, cioè gli spostamenti da e per il centro di Ala con tutte le sue frazioni.

Le figure riportate di seguito evidenziano anche tutte le fermate dell'attuale sistema di trasporto pubblico in cui sono state definite le aree di influenza dello stesso al fine di valutare l'efficienza dello stesso. Come si può notare l'area di influenza sia nel centro di Ala, che nelle frazioni è di 250-500 ml. indicando quindi come risulti efficace già il sistema attuale di trasporto pubblico. E' comunque auspicabile un aumento delle frequenze dell'attuale sistema per incrementare sempre maggiormente l'uso dei mezzi pubblici rispetto al mezzo privato. Questo intervento risulterà utile se accompagnato però da un efficiente sistema di interscambio modale ed è in questa ottica che sono stati studiati una serie di interventi sia sulla sosta, come descritto in precedenza al fine di localizzare eventuali nuove aree di sosta in prossimità sia delle attuali fermate di trasporto pubblico sia delle future fermate previste sulla linea di metropolitana leggera, sia sulla rete di piste ciclabili come verrà descritto più dettagliatamente di seguito.

Come sopra accennato nelle figure sono riportati inoltre i percorsi delle piste ciclabili previsti a breve-medio-lungo termine ai quali devono essere assegnati non più e non solo funzioni ricreative, legate al tempo libero, ma pari dignità con gli altri mezzi di trasporto nel servire gli spostamenti urbani di breve/medio raggio per una estesa gamma di motivazione (casa-studio, casa-lavoro ecc.).

La rete di piste ciclabili studiata migliorerà la circolazione interna all'abitato di Ala, in quanto sono previsti dei percorsi nella zona centrale dell'abitato, nel contempo però da tali percorsi è previsto lo sviluppo di ulteriori tracciati per collegare il centro con le frazioni sia a Sud che a Nord dell'abitato.

In particolare a Sud si prevede un primo percorso ciclabile con inizio a nord dello svincolo autostradale A22 di Ala-Avio, e in particolare dal ponte sul fiume Adige localizzato in località Campiglio, tale percorso si snoderà in affiancamento all'attuale asse stradale di Località Campiglio-Strada Sabbioni fino a dove quest'ultima interseca la ferrovia del Brennero, sarà previsto un sottopasso della stessa, dopo tale attraversamento il percorso abbandonerà l'attuale sedime della Strada Sabbioni per svilupparsi per un tratto verso nord tutto lungo il lato Est della ferrovia in affiancamento alle aree agricole presenti fino a raggiungere l'attuale asse viario che interseca via Autari, da tale intersezione il percorso ciclabile si snoderà sempre in direttrice nord sulla rete viaria esistente fino a raggiungere via IV Novembre affiancando via Adige. All'intersezione via Adige-via IV Novembre il percorso ciclabile si snoderà lungo 3 direttrici:

- la prima via IV Novembre-via Tre Chiodi-via Basilio Anzelini; su tale asse si prevede una diramazione lungo via Betta via Gattioli fino quasi l'incrocio via Santa Caterina-via Torre
- la seconda via Luigi Tommasoni
- la terza si svilupperà lungo p.le della Repubblica a servizio anche della stazione ferroviaria proseguendo in direzione nord lungo l'attuale tracciato della Strada della Passerella fino ad incrociare via Fermi (S.P. 90dir).

Su tale percorso è prevista una diramazione a nord di via Ronchiamo, in particolare lungo l'attuale strada che dalla Strada della Passerella raggiunge via San Martino, con attraversamento della S.S. 12, il percorso affiancherà tutto il primo tratto di via San Martino quindi proseguirà verso Nord sempre lungo l'asse denominato via San Martino fino a raggiungere la rotatoria di v.le Bolzano e percorrere tutto l'asse fino all'incrocio con la S.S. 12. Raggiunto tale incrocio il percorso si svilupperà verso Sud lungo il lato Ovest della S.S. 12 fino alla rotatoria con via Fermi quindi il tracciato si sposterà sul lato Ovest continuando a

percorrere la S.S. 142 in direzione Sud fino alla via Autari. Lungo tale percorso il tracciato intersecherà i percorsi ciclabili sopra descritti.

Nel centro di Ala sono stati definiti anche alcuni tracciati prevedibili all'orizzonte temporale di lungo termine. In particolare un primo tracciato è previsto in collegamento fra la S.S. 12 (c.so P.sso Buole) e la stazione ferroviaria con sviluppo lungo l'asse stradale che fiancheggia il lato nord del cimitero di Ala. Sempre a Lungo Termine si prevede, infine, un tracciato ciclabile che dalla Strada della Passerella, a nord dell'incrocio fra la stessa e via Malfatti, si sviluppa verso Ovest sottopassando la ferrovia del Brennero e quindi l'Autostrada del Brennero sempre lungo il sedime stradale esistente per poi tornare in quota e quindi, mediante una passerella da prevedersi in attraversamento del fiume Adige innestarsi sull'attuale pista ciclabile esistente in adiacenza alla S.P. 90.

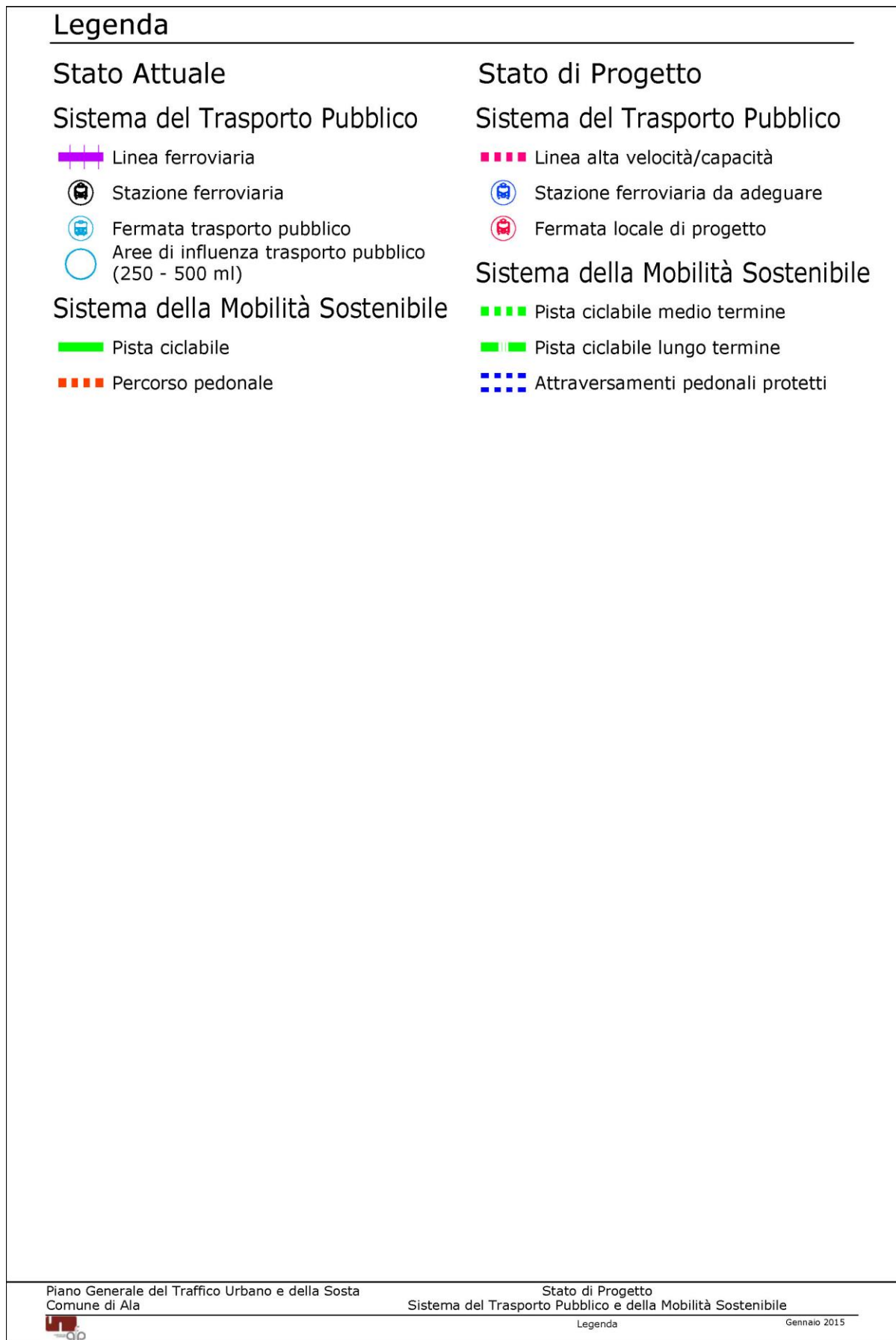


Figura 6-21 - Sistema del Trasporto Pubblico e della Mobilità Sostenibile – Legenda

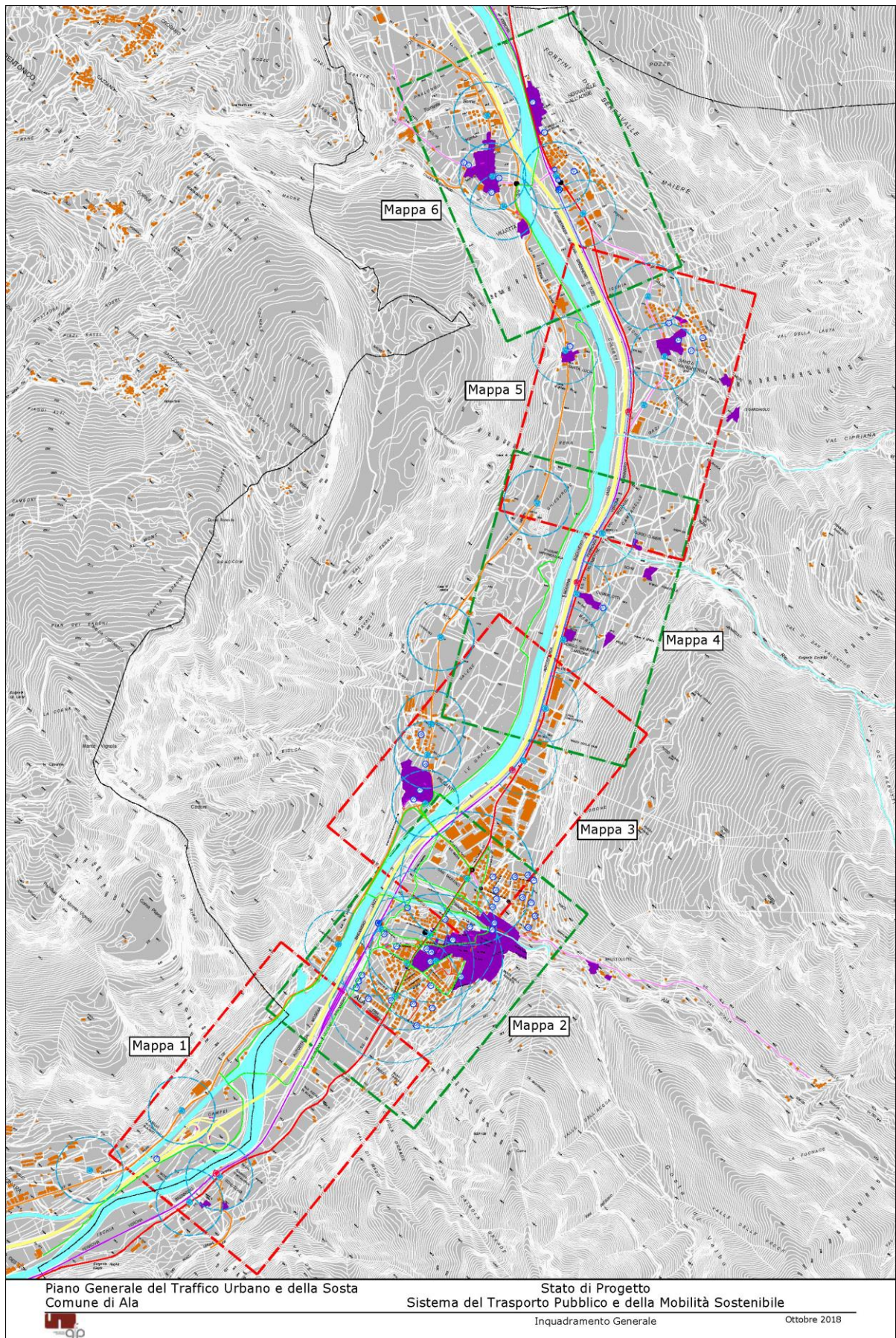


Figura 6-22 - Sistema del Trasporto Pubblico e della Mobilità Sostenibile - Inquadramento Generale

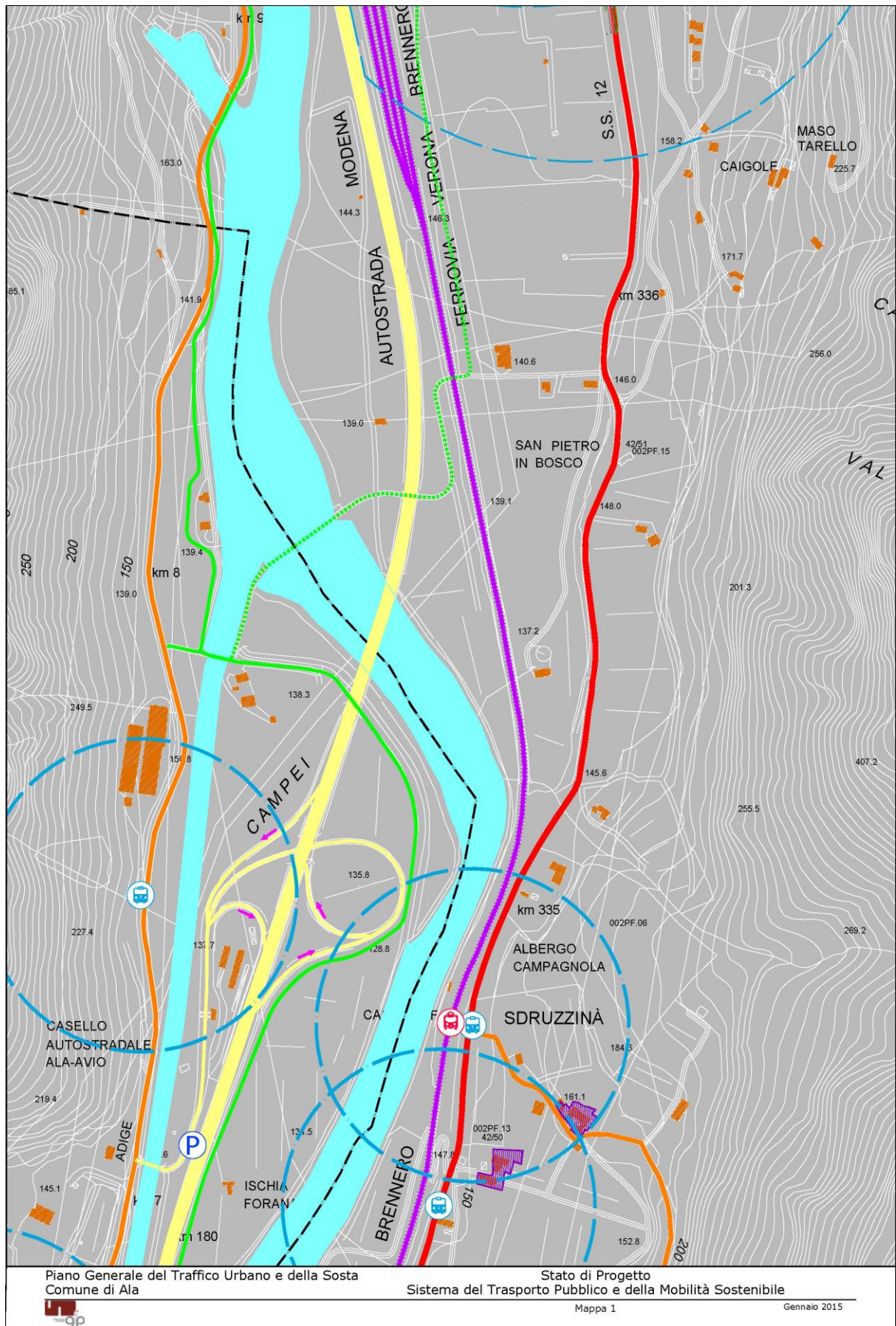


Figura 6-23 - Sistema del Trasporto Pubblico e della Mobilità Sostenibile - Mappa 1 - Sdruzzinà

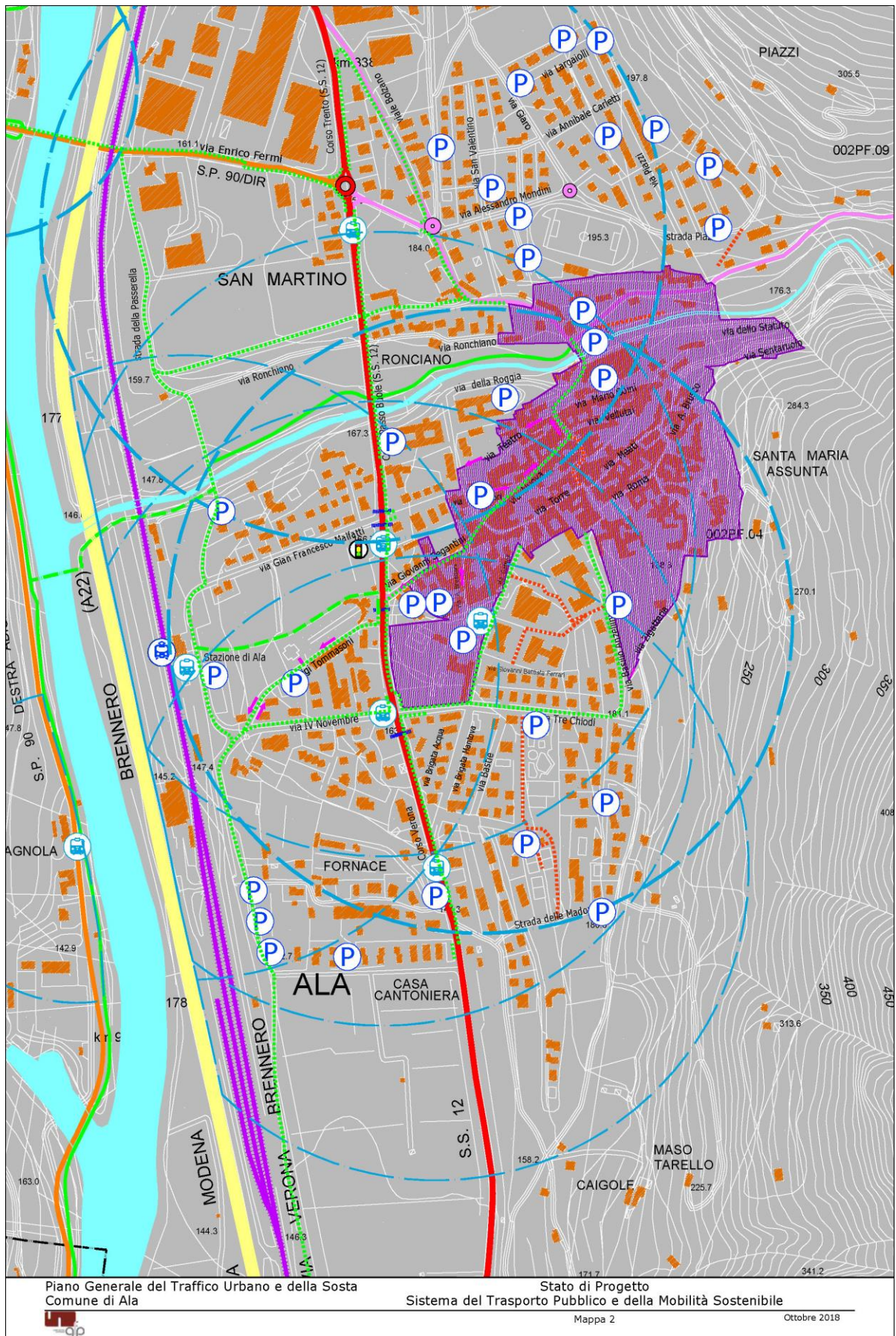


Figura 6-24 - Sistema del Trasporto Pubblico e della Mobilità Sostenibile - Mappa 2 - Ala

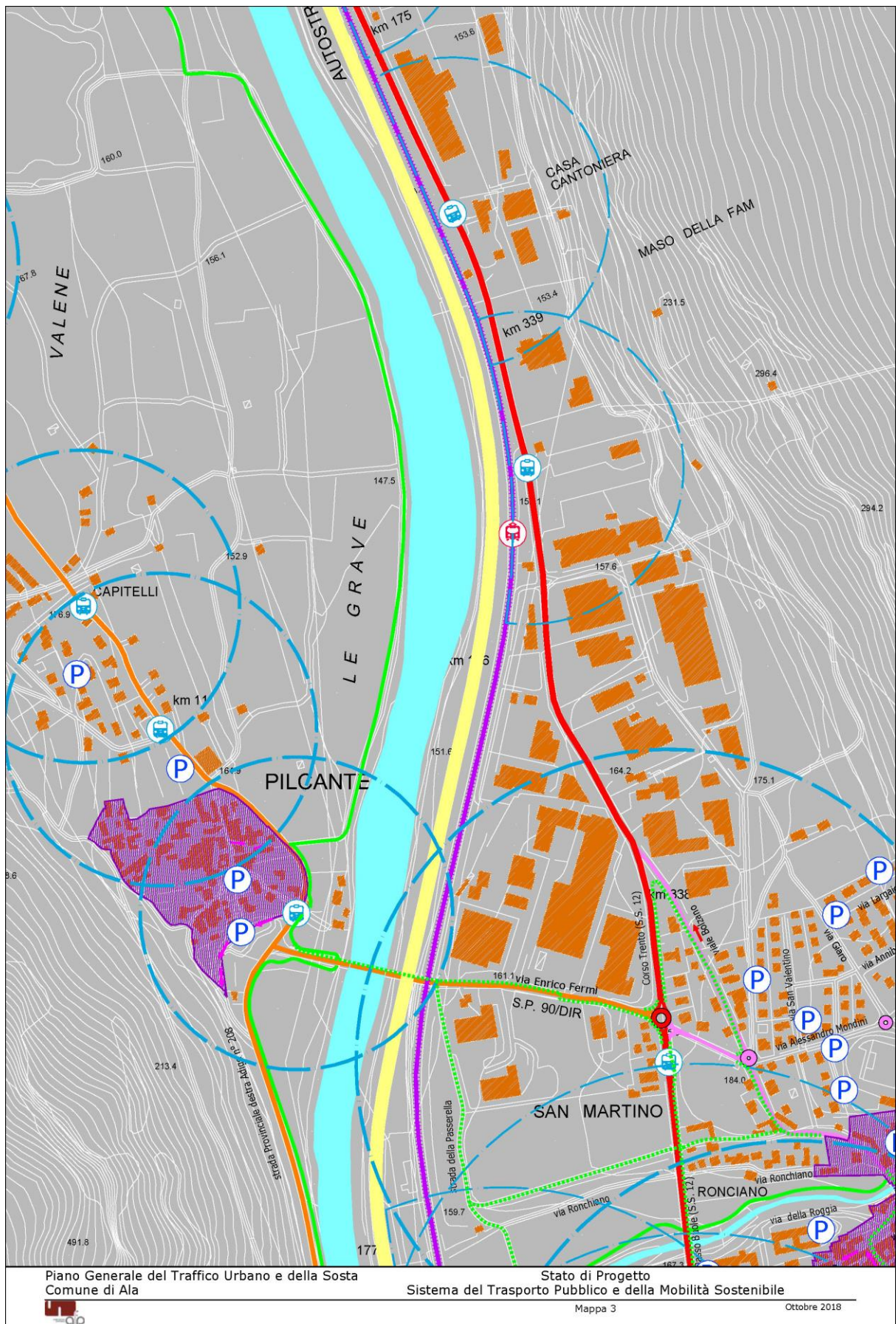


Figura 6-25 - Sistema del Trasporto Pubblico e della Mobilità Sostenibile - Mappa 3 - Pilcante

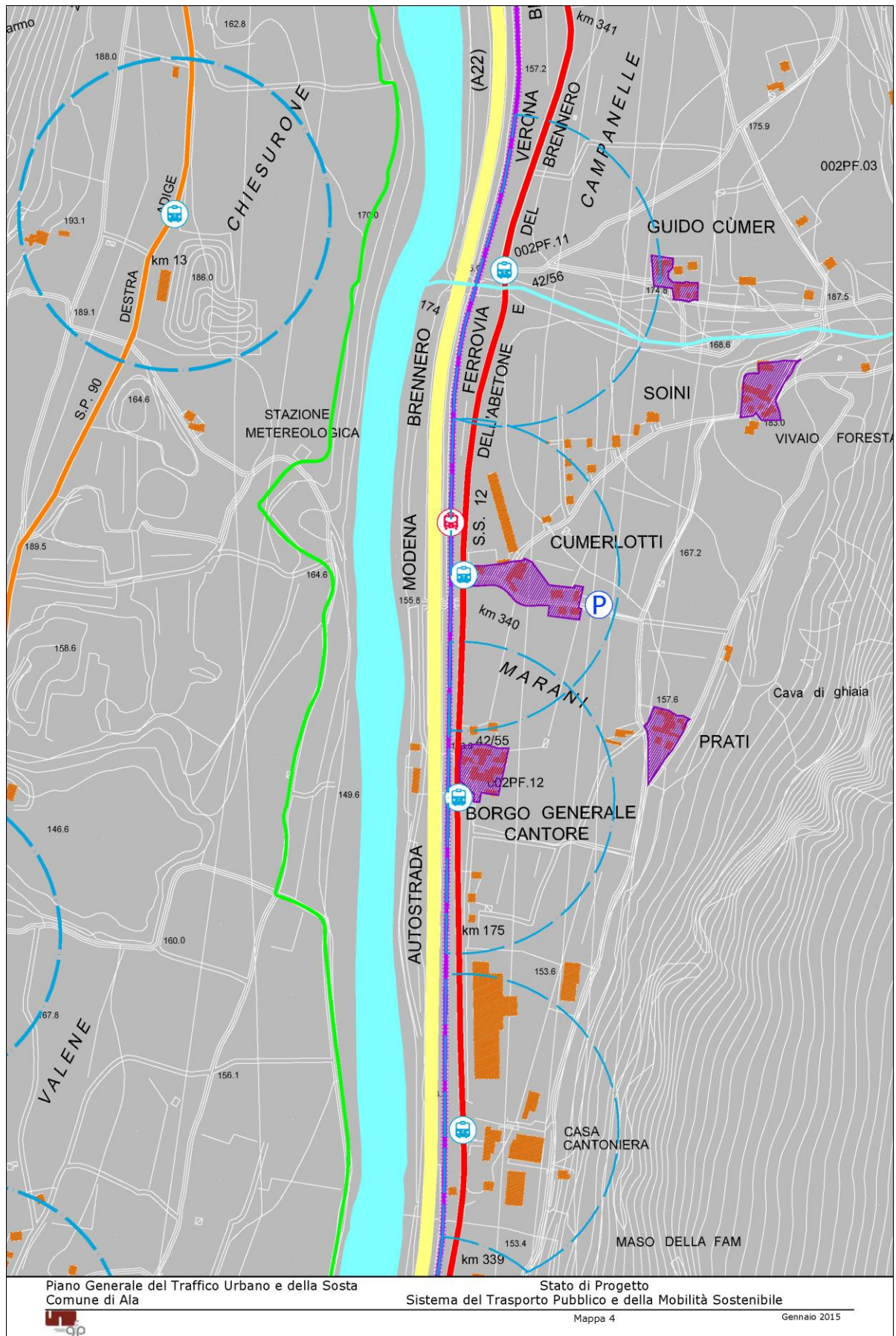


Figura 6-26 - Sistema del Trasporto Pubblico e della Mobilità Sostenibile - Mappa 4 - Marani

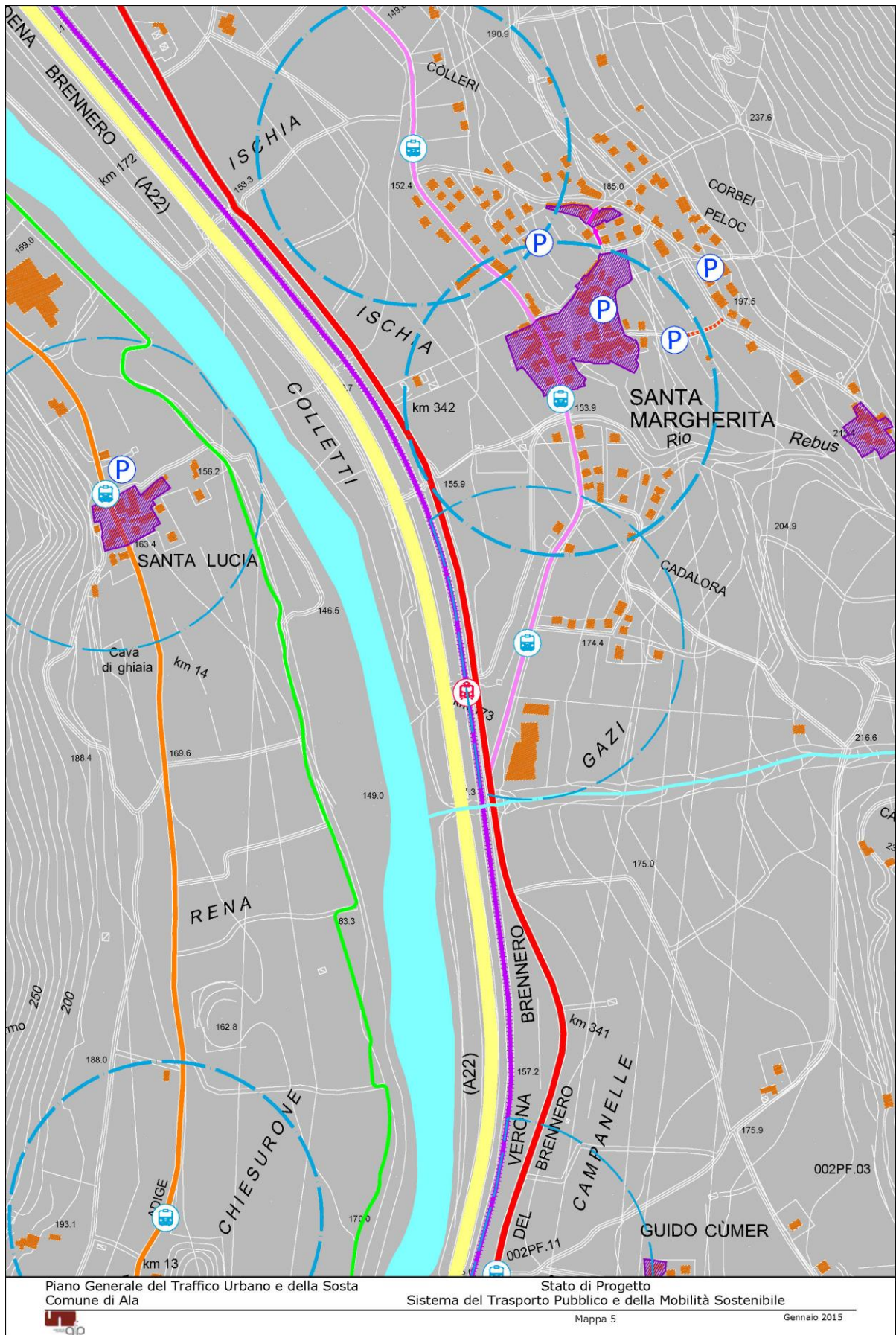


Figura 6-27 - Sistema del Trasporto Pubblico e della Mobilità Sostenibile - Mappa 5 - S. Lucia-S. Margherita