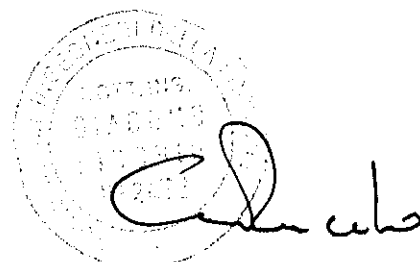


**STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE PER LA VERIFICA
DI ASSOGGETTABILITA' AL PROCEDIMENTO DI V.I.A.**

*degli interventi previsti nel Comune di Scandicci – area di trasformazione
TR06b “Area Commerciale di interesse regionale – ex CDR” ai sensi
dell’art.20 del D.Lgs. 03.04.06, n° 152 e s.m.i*

B.2

elementi conclusivi sulla viabilità



Il presente elaborato replica quello del P.A. approvato con delib. C.C. n° 79 del 24.07.2008

Area commerciale di interesse regionale

Loc. Pontignale

(ex C.D.R.)

2. 1. 2



Unicoop Firenze sc
Direttore Tecnico e Patrimonio immobiliare
Stefano Cesari

INSO SpA
IL PRESIDENTE
Ing. Franco Susini

Elementi conclusivi sulla viabilità

13 dicembre 2006

ELEMENTI CONCLUSIVI SULLA VIABILITÀ

Nell'allegato 1.1.3 si sono svolte analisi e stime dei flussi di traffico indotti dalla realizzazione dell'Area Commerciale di Interesse Regionale e che verrebbero ad interessare la rete viaria di Scandicci, modificata a seguito dello spostamento del casello dell'A1 previsto dal Progetto Terza Corsia.

Le valutazioni quantitative sono state condotte su dati ufficiali, attraverso metodologie consolidate e, in particolare, facendo riferimento ai valori ed alle stime riportate dallo studio della SPEA Ingegneria Europea SpA, novembre 2003, *"Autostrada A1 Milano-Napoli – Ampliamento alla 3° corsia – Tratta: Firenze Nord – Firenze Sud; Approfondimenti sul nodo Firenze Signa; Analisi dei flussi indotti dalla realizzazione del CDR; Verifica della funzionalità trasportistica del nodo"*, per quanto in sovrastima¹ e comunque in conformità a quanto raccomandato nelle NTA del Piano strutturale del Comune di Scandicci.

Le valutazioni svolte ad un livello di dettaglio di planning dimostrano, sia per le principali arterie viarie che per le situazioni di nodo (incroci a rotatoria), che gli interventi infrastrutturali in progetto sulla rete viaria di Scandicci sono ampiamente in grado di assorbire, nel periodo critico dell'ora di punta del venerdì pomeriggio, gli incrementi di traffico indotti dalla realizzazione dell'Area Commerciale di Interesse Regionale.

Per quanto nelle more di calcoli e stime, il nuovo assetto viario che si verrebbe a disegnare con la realizzazione indotti dalla realizzazione dell'Area Commerciale di Interesse Regionale si dimostra in grado di determinare uno sgravio delle attuali condizioni di traffico sulla viabilità ordinaria.

¹ I valori di SPEA2003 non considerano che una parte della domanda determinata dal CDR utilizzi modi alternativi all'auto, né che una parte di tale domanda sia imputabile a flussi che già oggi interessano la zona (pass-by-trips).

Tale affermazione concorda pienamente con quella più generale del citato studio SPEA del novembre 2003 dove, tra l'altro, si conclude che il confronto tra la situazione a regime ed una situazione iniziale, in cui è considerata la realizzazione del CDR, permette di mettere in evidenza che *“gli interventi su scala locale risultano in grado di ben assorbire la quota di domanda supplementare indotta dall'insediamento commerciale di progetto”*.

E tutto ciò, essenzialmente, per effetto della nuova infrastrutturazione dell'intera area che comprende le opere per la nuova rete viaria di perimetro al CDR e la connessione diretta in progetto tra le due direttrici primarie, l'autostrada A1 e la SGC Fi-Pi-Li, realizzata con lo spostamento del casello di Firenze Signa, quale parte integrante delle opere del Progetto Terza Corsia dell'A1.

