

**Variante Programma Integrato di Intervento “Garibaldi - Repubblica”
COMUNE DI MILANO**

**RAPPORTO PRELIMINARE DEGLI EFFETTI SIGNIFICATIVI
SULL’AMBIENTE PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA’ ALLA
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

settembre 2010

ALLEGATO 2:

**Analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle
destinazioni funzionali di progetto**

Redas Italia S.r.l.



**PII GARIBALDI REPUBBLICA – INTEGRAZIONE ALL’ANALISI DEGLI EFFETTI
INDOTTI SULLA RETE VIARIA DALLA TRASFORMAZIONE DI PARTE DELLE
DESTINAZIONI FUNZIONALI DI PROGETTO**

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Anna Caterina", located in the bottom right corner of the page.

**PII GARIBALDI REPUBBLICA – INTEGRAZIONE ALL’ANALISI DEGLI EFFETTI
INDOTTI SULLA RETE VIARIA DALLA TRASFORMAZIONE DI PARTE DELLE
DESTINAZIONI FUNZIONALI DI PROGETTO**

Sommario

| | |
|--|----|
| 1. Premessa..... | 1 |
| 2. Documentazione predisposta..... | 2 |
| 2.0 Scenario PII (studio Redas Italia 2006) | 4 |
| 2.1 Scenario “Variante Base” | 8 |
| 2.2 Scenario “Massimizzazione uffici” | 13 |
| 2.3 Scenario “Massimizzazione residenze” | 18 |
| 2.4 Scenario “Alternativo 1 - 18.000 commerciale” | 23 |
| 2.5 Scenario “Alternativo 2 – 18.000 commerciale con hotel” | 28 |
| 3. Variazioni rispetto allo Scenario PII | 33 |

1. Premessa

Il presente documento contiene i risultati degli approfondimenti condotti per valutare gli effetti indotti sulla mobilità dell'area interessata dagli interventi del progetto urbanistico denominato "Città della Moda", con riferimento a tutti gli scenari rispetto ai quali si chiede di esprimere un parere di assoggettabilità o meno a V.A.S..

A seguito di una serie di tavoli e incontri tecnici che hanno avuto luogo negli ultimi mesi, infatti, sono stati definiti sia i parametri da utilizzare per la definizione del carico relativo ai ciascuno scenario, sia la metodologia di valutazione dei relativi effetti indotti sulla mobilità dell'area.

In particolare, si è ritenuto di:

- utilizzare i parametri e le indicazioni forniti da Amat, scaturiti da recenti indagini sulla mobilità nel Comune di Milano e dall'applicazione di modelli di simulazione del traffico, per:
 - o la stima dell'indotto delle diverse funzioni e, di conseguenza, di ciascuno scenario;
 - o la distribuzione dell'indotto nelle fasce orarie della giornata;
 - o la ripartizione modale;
- utilizzare le stime dello studio Redas Italia 2006, per determinare l'indotto delle superfici espositive e la relativa distribuzione nelle fasce orarie della giornata;
- fare riferimento all'"indotto giornaliero ponderato", per tenere in debita considerazione:
 - o dell'indotto delle funzioni che risultano essere poli attrattori e generatori di traffico nella maggior parte dei giorni dell'anno, ovvero 250 su 365;
 - o dell'indotto delle superfici destinate agli eventi espositivi, che avranno luogo solamente in un numero limitato di giorni all'anno, ovvero 80 su 365;
- definire l'indotto/giorno dello "Scenario PII 2006" utilizzando la metodologia proposta da Amat, da utilizzare come termine di paragone per la valutazione degli scenari analizzati, tenendo valide invece le matrici OD dell'ora di punta della mattina e della sera, già predisposte nello studio 2006.

Le valutazioni già condotte utilizzando la metodologia brevemente riassunta, e analizzate insieme ai tecnici del Comune di Milano e di Amat, hanno portato a focalizzare l'attenzione sui 5 scenari:

- 1) Variante Base;
- 2) Massimizzazione Uffici;
- 3) Massimizzazione residenze;
- 4) Alternativo 1 (18.000 commerciale);
- 5) Alternativo 2 (18.000 commerciale con hotel).

2. Documentazione predisposta

Per completezza di presentazione e per facilitare la lettura dei dati rappresentativi della mobilità nell'area, per ciascuno degli scenari analizzati e per lo "Scenario PII 2006" sono state predisposte le elaborazioni di seguito elencate:

- a) 2 tabelle dettagliate e relative rispettivamente all'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) che permettono di verificare:
 - a. le slp attribuite a ciascuna funzione in ogni scenario, ad esclusione delle slp destinate alle superfici espositive per le quali, come detto, l'indotto è stato considerato pari a quello stimato nello studio Redas Italia 2006;
 - b. il valore assoluto dell'indotto di ciascuna funzione;
 - c. l'indotto/giorno dello scenario, calcolato in funzione dei parametri forniti da Amat, riportato nella tabella di calcolo dell'ora di punta sia della mattina sia della sera;
 - d. la ripartizione modale utilizzata per l'indotto Generato e/o Attratto (36% mezzo privato e 64% TPL, come da indicazioni fornite da Amat);
- b) le matrici O/D dell'area nell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) di ciascuno scenario;
- c) lo schema di carico degli archi della rete dell'area, riferito all'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) di ogni scenario;
- d) uno schema di rete analogo a quello di carico, in cui vengono evidenziate le differenze di carico tra lo scenario analizzato e quello di riferimento.

Infine, per poter meglio valutare le differenze tra lo “Scenario PII” e quelli presentati in questo documento, in termini di indotto giornaliero ponderato (indotto giornaliero pesato tra le 250 giornate di “regolare attività” di residenze, uffici e strutture commerciali e le 80 in cui sarà in funzione anche la struttura espositiva, qualora contemplata negli scenari), viene presentata una specifica tabella che riassume i dati rappresentativi della mobilità nell’area, in funzione del carico cui viene sottoposta con le diverse configurazioni di scenario.

2.0 Scenario PII (studio Redas Italia 2006)

Indotto Scenario PII - Ora di punta della mattina (08.00-09.00)

| SLP | | Indotto TOTALE (attratto + generato) | | | | | | |
|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|--------------------------------|----------------|------|
| Destinazione d'uso | Mq. | per mq. | Giorno | Ora | mezzo privato | | mezzi pubblici | |
| | | | | | % | Ass. | % | Ass. |
| Uffici (Addetti) | 50.484 | 0,0816 | 4.119 | 700 giorno * 0,170 | 36,40% | 212 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 445 |
| Uffici (Visitatori) | 50.484 | 0,0736 | 3.716 | 171 giorno * 0,046 | 36,40% | 52 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 109 |
| Residenze | 15.000 | 0,0845 | 1.268 | 96 giorno * 0,076 | 36,40% | 29 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 61 |
| Retail (Addetti) | 10.000 | 0,0658 | 658 | 112 giorno * 0,170 | 36,40% | 34 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 71 |
| Retail (Clienti) | 10.000 | 0,5510 | 5.510 | 0 giorno * 0 | 36,40% | 0 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 0 |
| Media Sup. Vendita (Studio Redas Italia 2009) | 0 | 0,0000 | | 0 | n.d | | n.d | 0 |
| Media Sup. Vendita (solo in "Scenario Commerciale e uffici") | 0 | | | 0 | | | | |
| Hotel | 15.000 | 0,0946 | 1.419 | 140 giorno * 0,099 | 36,40% | 42 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 89 |
| | | | 16.690 TOT spostamenti giorno | 1.219 TOT spostamenti hdp mattina | 369 Spostamenti in auto indotti hdp mattina | | | |
| | | | 5.062 Spostamenti giorno IN AUTO | | | | | |

Ripartizione modale: 36% mezzo privato - 64% TPL

| Attr. Gen. | | O/D flussi generati e/o attratti | | | |
|------------|-----|----------------------------------|-------------------|--------|------|
| Tot. | | mezzo privato | | % | Ass. |
| | | Origine | Destinazione | | |
| A | 170 | Gioia Nord | Park Nord | 26,28% | 45 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 19,07% | 32 |
| A | | Liberazione del Nord | Park Nord | 30,09% | 51 |
| A | | | Park Nord | 24,56% | 42 |
| A | 42 | Gioia Nord | Park Sud | 75,00% | 31 |
| A | | del Nord | Park Sud | 25,00% | 11 |
| A | 42 | Gioia Nord | Park Nord | 26,28% | 11 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 19,07% | 8 |
| A | | Liberazione del Nord | Park Nord | 30,09% | 13 |
| A | | | Park Nord | 24,56% | 10 |
| A | 10 | Gioia Nord | Park Sud | 75,00% | 7 |
| A | | del Nord | Park Sud | 25,00% | 3 |
| G | 12 | Park Est | Gioia Nord | 32,02% | 4 |
| G | | Park Est | Gioia Sud | 16,43% | 2 |
| G | | Park Est | Liberazione | 23,49% | 1 |
| G | | Park Est | Rosales/M. Grappa | | 1 |
| G | | Park Est | del Nord | | 2 |
| G | | Park Est | Rosales/Pasubio | 28,06% | 2 |
| G | 17 | Park Ovest | Gioia Nord | 32,02% | 5 |
| G | | Park Ovest | Gioia Sud | 16,43% | 3 |
| G | | Park Ovest | Liberazione | | 2 |
| G | | Park Ovest | Rosales/M. Grappa | 23,49% | 2 |
| G | | Park Ovest | del Nord | | 2 |
| G | | Park Ovest | Rosales/Pasubio | 28,06% | 2 |
| A | 34 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 11 |
| | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 6 |
| | | Liberazione del Nord | Park Nord | 23,49% | 8 |
| | | | Park Nord | 28,06% | 10 |
| A | 0 | | | | |
| - | 0 | | | | |
| | 0 | | | | |
| G | 42 | Park Hotel | Gioia Nord | 32,02% | 13 |
| G | | Park Hotel | Gioia Sud | 16,43% | 7 |
| G | | Park Hotel | Liberazione | 23,49% | 5 |
| G | | Park Hotel | Rosales/M. Grappa | | 5 |
| G | | Park Hotel | del Nord | | 6 |
| G | | Park Hotel | Rosales/Pasubio | 28,06% | 6 |

C_155.5 Integrazioni all’analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Indotto Scenario PII - Ora di punta della sera (18.00-19.00)

| Variazioni SIp | | Variazione Indotto attratto | | | | | | |
|--|--------|-----------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|---|--------------------------------|----------------|------|
| Destin. d'uso | Mq. | per mq. | Giorno | Ora | mezzo privato | | mezzi pubblici | |
| | | | | | % | Ass. | % | Ass. |
| Uffici (Addetti) | 50.484 | 0,0816 | 4.119 | 354 giorno * 0,086 | 36,40% | 107 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 225 |
| Uffici (Visitatori) | 50.484 | 0,0736 | 3.716 | 375 giorno * 0,101 | 36,40% | 114 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 239 |
| Residenze | 15.000 | 0,0845 | 1.268 | 125 giorno * 0,099 | 36,40% | 38 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 80 |
| Retail (Addetti) | 10.000 | 0,0658 | 658 | 57 giorno * 0,086 | 36,40% | 17 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 36 |
| Retail (Clienti) | 10.000 | 0,5510 | 5.510 | 634 giorno * 0,115 | 36,40% | 192 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 403 |
| Media Sup. Vendita (Studio Redas Italia 2009) | 0 | Secondo Norma | | 0 | 25,00% | | 75,00% | 0 |
| Media Sup. Vendita (solo in "Scenario Commerciale e uffici") | 0 | | | 0 | | | | |
| Hotel | 15.000 | 0,0946 | 1.419 | 140 giorno * 0,99 | 36,40% | 42 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 89 |
| | | | 16.690 TOT spostamenti giorno | 1.685 TOT spostamenti hdp sera | 510 Spostamenti in auto indotti hdp sera | | | |
| | | | 5.062 Spostamenti giorno IN AUTO | | | | | |

Ripartizione modale: 36% mezzo privato - 64% TPL

| O/D flussi generati e/o attratti | | | |
|----------------------------------|------|-----------------|-------------------|
| Attr. Gen. | Tot. | mezzo privato | |
| | | Origine | Destinazione |
| G | 86 | Park Nord | Gioia Nord |
| G | | Park Nord | Gioia Sud |
| G | | Park Nord | Liberazione |
| G | | Park Nord | del Nord |
| G | 21 | Park Sud | Gioia Nord |
| G | | Park Sud | Gioia Sud |
| G | | Park Sud | Liberazione |
| G | | Park Sud | Rosales/M. Grappa |
| G | 91 | Park Sud | del Nord |
| G | | Park Sud | Rosales/Pasubio |
| G | | Park Nord | Gioia Nord |
| G | | Park Nord | Gioia Sud |
| G | 23 | Park Nord | Liberazione |
| G | | Park Nord | del Nord |
| G | | Park Sud | Gioia Nord |
| G | | Park Sud | Gioia Sud |
| G | 15 | Park Sud | Liberazione |
| A | | Park Sud | Rosales/M. Grappa |
| A | | Park Sud | del Nord |
| A | | Park Sud | Rosales/Pasubio |
| A | 23 | Gioia Nord | Park Est |
| A | | del Nord | Park Est |
| A | | Gioia Nord | Park Ovest |
| A | | del Nord | Park Ovest |
| A | 10 | Pasubio/Rosales | Park Ovest |
| A | | Gioia Nord | Park Nord |
| A | | Gioia Sud | Park Nord |
| A | | Uberazione | Park Nord |
| A | 7 | del Nord | Park Nord |
| G | | Park Nord | Gioia Nord |
| G | | Park Nord | Gioia Sud |
| G | | Park Nord | Liberazione |
| G | 115 | Park Nord | del Nord |
| A | | Gioia Nord | Park Nord |
| A | | Gioia Sud | Park Nord |
| A | | Uberazione | Park Nord |
| A | 77 | del Nord | Park Nord |
| G | | Park Nord | Gioia Nord |
| G | | Park Nord | Gioia Sud |
| G | | Park Nord | Liberazione |
| G | 0 | Park Nord | del Nord |
| A | | Gioia Nord | Park Nord |
| A | | Gioia Sud | Park Nord |
| A | | Uberazione | Park Nord |
| A | 42 | del Nord | Park Nord |
| G | | Park Nord | Gioia Nord |
| G | | Park Nord | Gioia Sud |
| G | | Park Nord | Liberazione |
| G | 0 | Park Nord | del Nord |
| A | | Gioia Nord | Park Hotel |
| A | | del Nord | Park Hotel |
| A | | Rosales/Pasubio | Park Hotel |

Di seguito si riportano le matrici OD dell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) per lo scenario di riferimento (Scenario PII): come già chiarito, è stata mantenuto il riferimento con le matrici dello studio 2006, elaborate utilizzando la metodologia di stima dell'indotto a suo tempo definita. La zonizzazione è quindi quella utilizzata in quello studio: i parcheggi denominati "Park Est" e "Park Ovest" sono di pertinenza delle residenze e sono localizzati sulla Via del Sud.

Matrice degli spostamenti totali (Scenario PII - Studio 2006), nell'ora di punta della mattina (8.00-9.00)

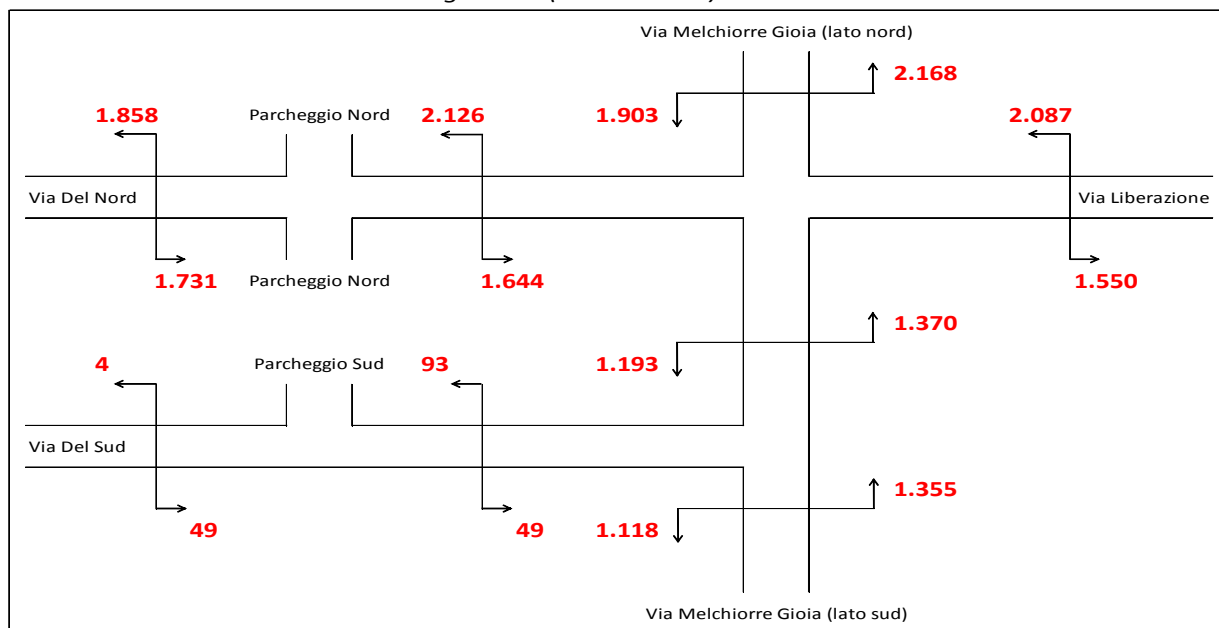
| | Gioia Nord | Gioia Sud | Liberazione | Rosales M. | Via del Nord | Rosales Pasubio | Park Nord | Park Sud | Park Est | Park Ovest | Park hotel | Totale |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|-----------------|------------|-----------|----------|------------|------------|--------------|
| Gioia Nord | | 1.018 | 275 | 0 | 450 | 0 | 93 | 67 | 0 | 0 | 0 | 1.903 |
| Gioia Sud | 1.154 | | 108 | 0 | 25 | 0 | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.355 |
| Liberazione | 608 | 0 | | 0 | 1.372 | 0 | 107 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.087 |
| Rosales/M. Grappa | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Via del Nord | 379 | 86 | 1.157 | 0 | | 0 | 87 | 22 | 0 | 0 | 0 | 1.731 |
| Rosales/Pasubio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Nord | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Sud | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Est | 8 | 4 | 3 | 3 | 4 | 4 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 26 |
| Park Ovest | 13 | 7 | 5 | 5 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 40 |
| Park hotel | 6 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 17 |
| Totale | 2.168 | 1.118 | 1.550 | 10 | 1.858 | 11 | 355 | 89 | 0 | 0 | 0 | 7.159 |

Matrice degli spostamenti totali (Scenario PII - Studio 2006), nell'ora di punta della sera (18.00-19.00)

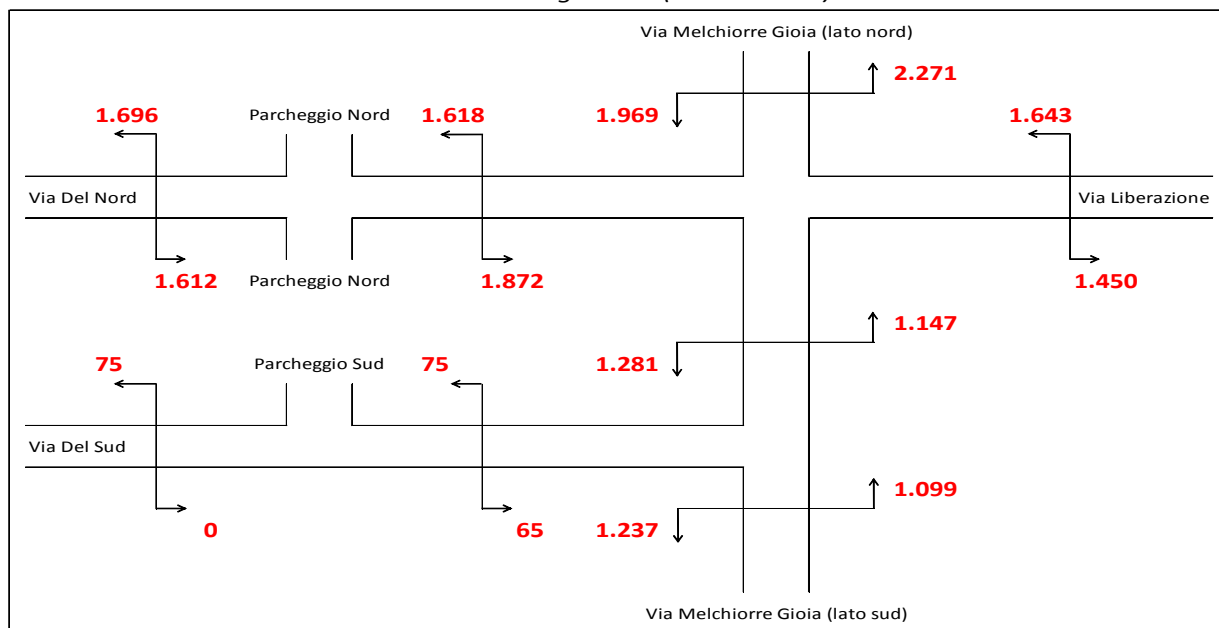
| | Gioia Nord | Gioia Sud | Liberazione | Rosales M. | Via del Nord | Rosales Pasubio | Park Nord | Park Sud | Park Est | Park Ovest | Park hotel | Totale |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|-----------------|-----------|----------|-----------|------------|------------|--------------|
| Gioia Nord | | 1.012 | 346 | 0 | 560 | 0 | 8 | 0 | 14 | 22 | 7 | 1.969 |
| Gioia Sud | 916 | | 82 | 0 | 96 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.099 |
| Liberazione | 694 | 0 | | 0 | 942 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.643 |
| Rosales/M. Grappa | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Via del Nord | 544 | 140 | 902 | 0 | | 0 | 8 | 0 | 6 | 9 | 3 | 1.612 |
| Rosales/Pasubio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 6 | 9 | 3 | 18 |
| Park Nord | 93 | 68 | 107 | 0 | 87 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 355 |
| Park Sud | 24 | 17 | 13 | 13 | 11 | 11 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 89 |
| Park Est | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Park Ovest | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Park hotel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Totale | 2.271 | 1.237 | 1.450 | 13 | 1.696 | 11 | 28 | 0 | 26 | 40 | 13 | 6.785 |

Gli schemi seguenti permettono di verificare il carico sugli archi della rete dell'area nell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) per lo scenario di riferimento (Scenario PII), qualora la stessa sia soggetta agli spostamenti veicolari riassunti nelle matrici OD presentate.

Scenario "PII" – Carichi veicolari sugli archi (08.00-09.00)



Scenario "Variante PII" – Carichi veicolari sugli archi (18.00-19.00)



2.1 Scenario “Variante Base”

Indotto Scenario Variante Base - Ora di punta della mattina (08.00-09.00)

| SLP Destinazione d'uso | Mq. | Indotto TOTALE (attratto + generato) | | | | | | |
|--|--------|--------------------------------------|---|--------------------------------------|--|--------------------------------|----------------|------|
| | | per mq. | Giorno | Ora | mezzo privato | | mezzi pubblici | |
| | | | | | % | Ass. | % | Ass. |
| Uffici (Addetti) | 60.484 | 0,0816 | 4.935 | 839 giorno * 0,170 | 36,40% | 254 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 534 |
| Uffici (Visitatori) | 60.484 | 0,0736 | 4.452 | 205 giorno * 0,046 | 36,40% | 62 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 130 |
| Residenze | 15.000 | 0,0845 | 1.268 | 96 giorno * 0,076 | 36,40% | 29 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 61 |
| Retail (Addetti) | 10.000 | 0,0658 | 658 | 112 giorno * 0,170 | 36,40% | 34 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 71 |
| Retail (Clienti) | 10.000 | 0,5510 | 5.510 | 0 giorno * 0 | 36,40% | 0 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 0 |
| Media Sup. Vendita (Studio Redas Italia 2009) | 0 | 0,0000 | | 0 | n.d | | n.d | 0 |
| Media Sup. Vendita (solo in "Scenario Commerciale e uffici") | 0 | | | 0 | | | | |
| Hotel | 15.000 | 0,0946 | 1.419 | 140 giorno * 0,099 | 36,40% | 42 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 89 |
| | | | 18.242 TOT spostamenti giorno 5.533 Spostamenti giorno IN AUTO | 1.392 TOT spostamenti hdp mattina | 421 Spostamenti in auto indotti hdp mattina | | | |

Ripartizione modale: 36% mezzo privato - 64% TPL

| Attr. Gen. | Tot. | O/D flussi generati e/o attratti | | | |
|---------------|------|----------------------------------|-------------------|--------|------|
| | | mezzo privato | | | |
| | | Origine | Destinazione | % | Ass. |
| A | 203 | Gioia Nord | Park Nord | 26,28% | 53 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 19,07% | 39 |
| A | | Liberazione | Park Nord | 30,09% | 61 |
| A | | del Nord | Park Nord | 24,56% | 50 |
| A | 51 | Gioia Nord | Park Sud | 75,00% | 38 |
| A | | del Nord | Park Sud | 25,00% | 13 |
| A | | Gioia Nord | Park Nord | 26,28% | 13 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 19,07% | 10 |
| A | 50 | Liberazione | Park Nord | 30,09% | 15 |
| A | | del Nord | Park Nord | 24,56% | 12 |
| A | | Gioia Nord | Park Sud | 75,00% | 9 |
| A | | del Nord | Park Sud | 25,00% | 3 |
| G | 12 | Park Est | Gioia Nord | 32,02% | 4 |
| G | | Park Est | Gioia Sud | 16,43% | 2 |
| G | | Park Est | Liberazione | | 1 |
| G | | Park Est | Rosales/M. Grappa | 23,49% | 1 |
| G | | Park Est | del Nord | | 2 |
| G | | Park Est | Rosales/Pasubio | 28,06% | 2 |
| G | 17 | Park Ovest | Gioia Nord | 32,02% | 5 |
| G | | Park Ovest | Gioia Sud | 16,43% | 3 |
| G | | Park Ovest | Liberazione | | 2 |
| G | | Park Ovest | Rosales/M. Grappa | 23,49% | 2 |
| G | | Park Ovest | del Nord | | 2 |
| G | | Park Ovest | Rosales/Pasubio | 28,06% | 2 |
| A | 34 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 11 |
| | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 6 |
| | | Liberazione | Park Nord | 23,49% | 8 |
| | | del Nord | Park Nord | 28,06% | 10 |
| A | 0 | | | | |
| - | 0 | | | | |
| | 0 | | | | |
| G | 42 | Park Hotel | Gioia Nord | 32,02% | 13 |
| G | | Park Hotel | Gioia Sud | 16,43% | 7 |
| G | | Park Hotel | Liberazione | | 5 |
| G | | Park Hotel | Rosales/M. Grappa | 23,49% | 5 |
| G | | Park Hotel | del Nord | | 6 |
| G | | Park Hotel | Rosales/Pasubio | 28,06% | 6 |

Indotto Scenario Variante Base - Ora di punta della sera (18.00-19.00)

Ripartizione modale: 36% mezzo privato - 64% TPL

Redas Italia

C_155.5 Integrazioni all'analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Di seguito si riportano le matrici OD dell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) per lo scenario "Variante Base", il cui indotto è stato ricalcolato con i parametri forniti da Amat e distribuito sulla rete secondo quanto rilevato nello studio Redas Italia 2006.

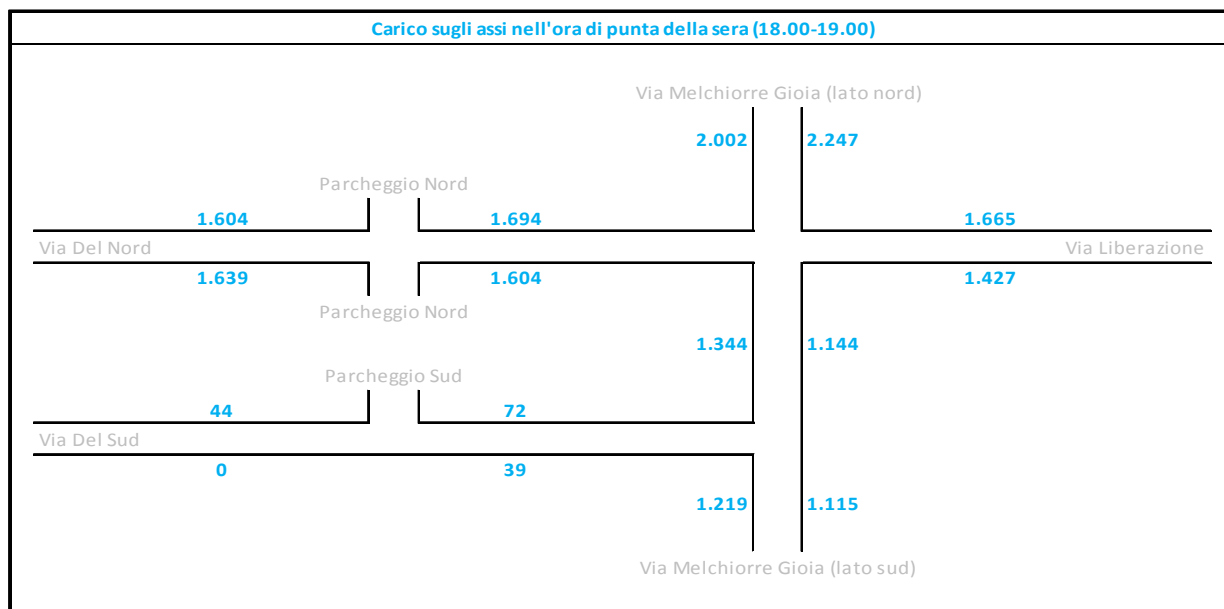
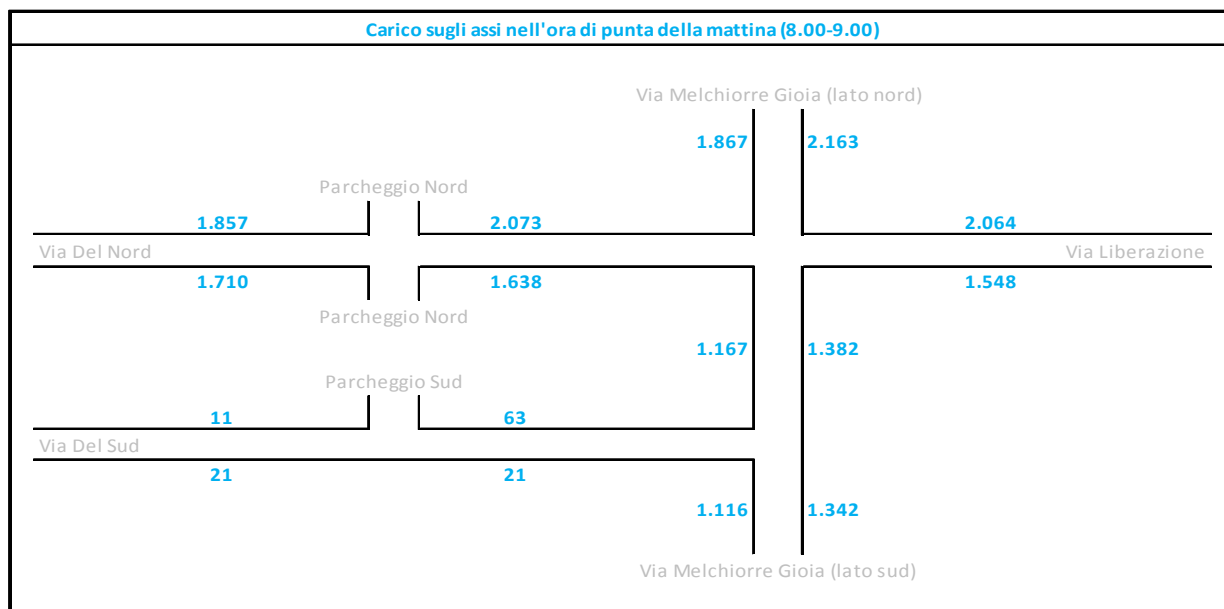
Matrice degli spostamenti totali (Stato di Fatto 2006 + indotto scenario), nell'ora di punta della mattina (8.00-9.00)

| | Gioia Nord | Gioia Sud | Liberazione | Rosales M. | Via del Nord | Rosales Pasubio | Park Nord | Park Sud | Park Est | Park Ovest | Park hotel | Totale |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|-----------------|------------|-----------|----------|------------|------------|--------------|
| Gioia Nord | | 1.018 | 275 | 0 | 450 | 0 | 77 | 47 | 0 | 0 | 0 | 1.867 |
| Gioia Sud | 1.154 | | 108 | 0 | 25 | 0 | 55 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.342 |
| Liberazione | 608 | 0 | | 0 | 1.372 | 0 | 84 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.064 |
| Rosales/M. Grappa | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Via del Nord | 379 | 86 | 1.157 | 0 | | 0 | 72 | 16 | 0 | 0 | 0 | 1.710 |
| Rosales/Pasubio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Nord | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Sud | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Est | 4 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 12 |
| Park Ovest | 5 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 16 |
| Park hotel | 13 | 7 | 5 | 5 | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 42 |
| Totale | 2.163 | 1.116 | 1.548 | 8 | 1.857 | 10 | 288 | 63 | 0 | 0 | 0 | 7.053 |

Matrice degli spostamenti totali (Stato di Fatto 2006 + indotto scenario), nell'ora di punta della sera (18.00-19.00)

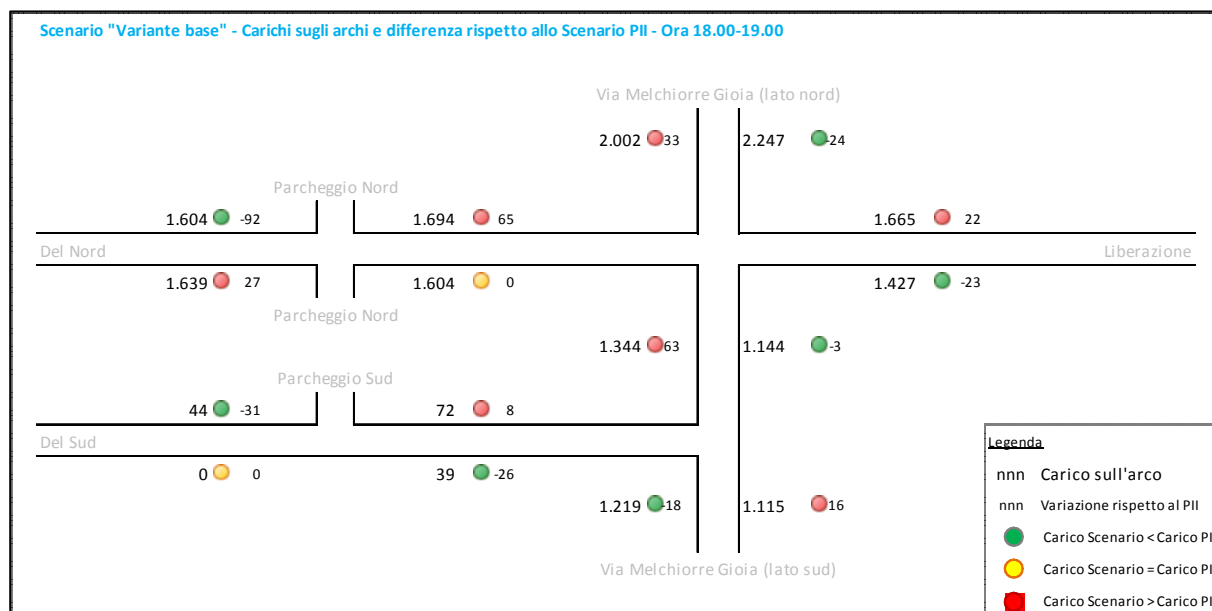
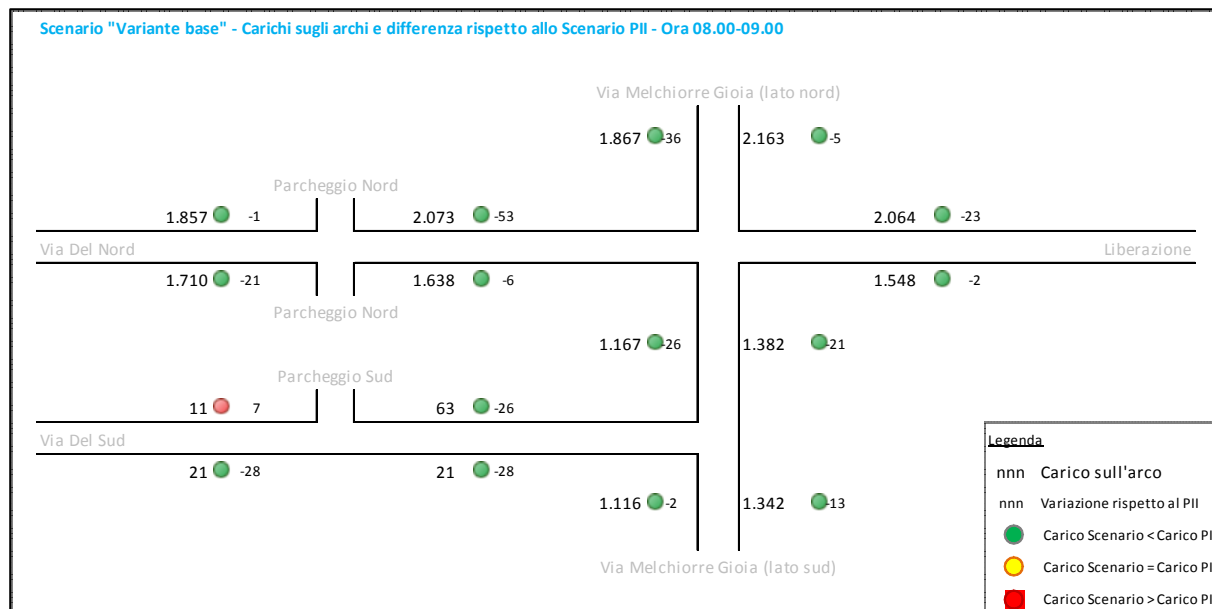
| | Gioia Nord | Gioia Sud | Liberazione | Rosales M. | Via del Nord | Rosales Pasubio | Park Nord | Park Sud | Park Est | Park Ovest | Park hotel | Totale |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|-----------------|------------|----------|-----------|------------|------------|--------------|
| Gioia Nord | | 1.012 | 346 | 0 | 560 | 0 | 40 | 0 | 9 | 13 | 22 | 2.002 |
| Gioia Sud | 916 | | 82 | 0 | 96 | 0 | 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.115 |
| Liberazione | 694 | 0 | | 0 | 942 | 0 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.665 |
| Rosales/M. Grappa | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Via del Nord | 544 | 140 | 902 | 0 | | 0 | 35 | 0 | 3 | 5 | 10 | 1.639 |
| Rosales/Pasubio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 3 | 5 | 10 | 18 |
| Park Nord | 78 | 57 | 89 | 73 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 297 |
| Park Sud | 15 | 10 | 8 | 8 | 6 | 6 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 53 |
| Park Est | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Park Ovest | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Park hotel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Totale | 2.247 | 1.219 | 1.427 | 81 | 1.604 | 6 | 125 | 0 | 15 | 23 | 42 | 6.789 |

Gli schemi seguenti permettono di verificare il carico sugli archi della rete dell'area nell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) per lo scenario "Variante base", quando la rete sarà soggetta agli spostamenti veicolari riportati nelle matrici presentate.



C_155.5 Integrazioni all'analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Gli schemi seguenti permettono infine di verificare le variazioni di carico sugli archi indotte dallo scenario "Variante base" rispetto allo "Scenario PII", nell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00).



2.2 Scenario “Massimizzazione uffici”

Indotto Scenario Massimizzazione Uffici - Ora di punta della mattina (08.00-09.00)

| SLP | | Indotto TOTALE (attratto + generato) | | | | | | |
|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|--------------------------------|----------------|------|
| Destinazione d'uso | Mq. | per mq. | Giorno | Ora | mezzo privato | | mezzi pubblici | |
| | | | | | % | Ass. | % | Ass. |
| Uffici (Addetti) | 85.484 | 0,0816 | 6.975 | 1.186 giorno * 0,170 | 36,40% | 360 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 754 |
| Uffici (Visitatori) | 85.484 | 0,0736 | 6.292 | 289 giorno * 0,046 | 36,40% | 88 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 184 |
| Residenze | 15.000 | 0,0845 | 1.268 | 96 giorno * 0,076 | 36,40% | 29 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 61 |
| Retail (Addetti) | 10.000 | 0,0658 | 658 | 112 giorno * 0,170 | 36,40% | 34 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 71 |
| Retail (Clienti) | 10.000 | 0,5510 | 5.510 | 0 giorno * 0 | 36,40% | 0 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 0 |
| Media Sup. Vendita (Studio Redas Italia 2009) | 0 | 0,0000 | | 0 | n.d | 0 | n.d | 0 |
| Media Sup. Vendita (solo in "Scenario Commerciale e uffici") | 0 | | | 0 | | | | |
| Hotel | 0 | 0,0946 | 0 | 0 giorno * 0,099 | 36,40% | 0 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 0 |
| | | | 20.703 TOT spostamenti giorno | 1.683 TOT spostamenti hdp mattina | 511 Spostamenti in auto indotti hdp mattina | | | |
| | | | 6.280 Spostamenti giorno IN AUTO | | | | | |

| Ripartizione modale: 36% mezzo privato - 64% TPL | | | | | |
|--|------|----------------------------------|-------------------|--------|------|
| Attr. Gen. | Tot. | O/D flussi generati e/o attratti | | | |
| | | mezzo privato | | % | Ass. |
| | | Origine | Destinazione | | |
| A | 288 | Gioia Nord | Park Nord | 26,28% | 76 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 19,07% | 55 |
| A | | Liberazione | Park Nord | 30,09% | 87 |
| A | | del Nord | Park Nord | 24,56% | 71 |
| A | 72 | Gioia Nord | Park Sud | 75,00% | 54 |
| A | | del Nord | Park Sud | 25,00% | 18 |
| A | | Gioia Nord | Park Nord | 26,28% | 18 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 19,07% | 13 |
| A | 70 | Liberazione | Park Nord | 30,09% | 21 |
| A | | del Nord | Park Nord | 24,56% | 17 |
| A | | Gioia Nord | Park Sud | 75,00% | 14 |
| A | | del Nord | Park Sud | 25,00% | 5 |
| G | 12 | Park Est | Gioia Nord | 32,02% | 4 |
| G | | Park Est | Gioia Sud | 16,43% | 2 |
| G | | Park Est | Liberazione | 23,49% | 1 |
| G | | Park Est | Rosales/M. Grappa | | 1 |
| G | | Park Est | del Nord | | 2 |
| G | | Park Est | Rosales/Pasubio | 28,06% | 2 |
| G | 17 | Park Ovest | Gioia Nord | 32,02% | 5 |
| G | | Park Ovest | Gioia Sud | 16,43% | 3 |
| G | | Park Ovest | Liberazione | 23,49% | 2 |
| G | | Park Ovest | Rosales/M. Grappa | | 2 |
| G | | Park Ovest | del Nord | | 2 |
| G | | Park Ovest | Rosales/Pasubio | 28,06% | 2 |
| A | 34 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 10 |
| | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 6 |
| | | Liberazione | Park Nord | 23,49% | 8 |
| | | del Nord | Park Nord | 28,06% | 10 |
| A | 0 | | | | |
| - | 0 | | | | |
| | 0 | | | | |
| G | 0 | Park Hotel | Gioia Nord | 32,02% | 0 |
| G | | Park Hotel | Gioia Sud | 16,43% | 0 |
| G | | Park Hotel | Liberazione | 23,49% | 0 |
| G | | Park Hotel | Rosales/M. Grappa | | 0 |
| G | | Park Hotel | del Nord | | 0 |
| G | | Park Hotel | Rosales/Pasubio | 28,06% | 0 |

C_155.5 Integrazioni all’analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Indotto Scenario Massimizzazione Uffici - Ora di punta della sera (18.00-19.00)

| Variazioni SIp | | Variazione indotto attratto | | | | | | | |
|--|--------|-----------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|---|---------------|--------------------------------|----------------|------|
| Destin. d'uso | Mq. | per mq. | Giorno | Ora | | mezzo privato | | mezzi pubblici | |
| | | | | | | % | Ass. | % | Ass. |
| Uffici (Addetti) | 85.484 | 0,0816 | 6.975 | 600 giorno * 0,086 | 36,40% | | 182 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 382 |
| Uffici (Visitatori) | 85.484 | 0,0736 | 6.292 | 635 giorno * 0,101 | 36,40% | | 193 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 404 |
| Residenze | 15.000 | 0,0845 | 1.268 | 125 giorno * 0,099 | 36,40% | | 38 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 80 |
| Retail (Addetti) | 10.000 | 0,0658 | 658 | 57 giorno * 0,086 | 36,40% | | 17 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 36 |
| Retail (Clienti) | 10.000 | 0,5510 | 5.510 | 634 giorno * 0,115 | 36,40% | | 192 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 403 |
| Media Sup. Vendita (Studio Redas Italia 2009) | 0 | Secondo Norma | | 0 | 25,00% | | | 75,00% | 0 |
| Media Sup. Vendita (solo in "Scenario Commerciale e uffici") | 0 | | | 0 | | | | | |
| Hotel | 0 | 0,0946 | 0 | 0 giorno * 0,99 | 36,40% | | 0 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 0 |
| | | | 20.703 TOT spostamenti giorno | 2.051 TOT spostamenti hdp sera | 622 Spostamenti in auto indotti hdp sera | | | | |
| | | | 6.280 Spostamenti giorno IN AUTO | | | | | | |

| Ripartizione modale: 36% mezzo privato - 64% TPL | | | | | |
|--|------|-----------------|-------------------|--------|------|
| O/D flussi generati e/o attratti | | | | | |
| Attr. Gen. | Tot. | Origine | Destinazione | % | Ass. |
| G | 146 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 38 |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 28 |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 44 |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% | 36 |
| G | 36 | Park Sud | Gioia Nord | 26,28% | 9 |
| G | | Park Sud | Gioia Sud | 19,07% | 7 |
| G | | Park Sud | Liberazione | 30,09% | 5 |
| G | | Park Sud | Rosales/M. Grappa | 30,09% | 5 |
| G | | Park Sud | del Nord | 24,56% | 5 |
| G | | Park Sud | Rosales/Pasubio | 24,56% | 5 |
| G | 154 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 40 |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 29 |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 47 |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% | 38 |
| G | 39 | Park Sud | Gioia Nord | 26,28% | 10 |
| G | | Park Sud | Gioia Sud | 19,07% | 7 |
| G | | Park Sud | Liberazione | 30,09% | 6 |
| G | | Park Sud | Rosales/M. Grappa | 30,09% | 6 |
| G | | Park Sud | del Nord | 24,56% | 5 |
| G | | Park Sud | Rosales/Pasubio | 24,56% | 5 |
| A | 15 | Gioia Nord | Park Est | 53,73% | 9 |
| A | | del Nord | Park Est | 46,27% | 3 |
| A | | Pasubio/Rosales | Park Est | 46,27% | 3 |
| A | | Gioia Nord | Park Ovest | 53,73% | 13 |
| A | 23 | del Nord | Park Ovest | 46,27% | 5 |
| A | | Pasubio/Rosales | Park Ovest | 46,27% | 5 |
| A | 10 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 3 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 2 |
| A | | Liberazione | Park Nord | 23,49% | 2 |
| A | | del Nord | Park Nord | 28,06% | 3 |
| G | 7 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 2 |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 1 |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 2 |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% | 2 |
| A | 115 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 37 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 19 |
| A | | Liberazione | Park Nord | 23,49% | 27 |
| A | | del Nord | Park Nord | 28,06% | 32 |
| G | 77 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 20 |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 15 |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 23 |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% | 19 |
| A | 0 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 0 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 0 |
| A | | Liberazione | Park Nord | 23,49% | 0 |
| A | | del Nord | Park Nord | 28,06% | 0 |
| G | 0 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 0 |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 0 |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 0 |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% | 0 |
| | 0 | | | | |
| | 0 | | | | |
| A | 0 | Gioia Nord | Park Hotel | 53,37% | 0 |
| A | | del Nord | Park Hotel | 46,27% | 0 |
| A | | Rosales/Pasubio | Park Hotel | 46,27% | 0 |

C_155.5 Integrazioni all'analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Di seguito si riportano le matrici OD dell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) per lo scenario "Massimizzazione uffici", il cui indotto è stato ricalcolato con i parametri forniti da Amat e distribuito sulla rete secondo quanto rilevato nello studio Redas Italia 2006.

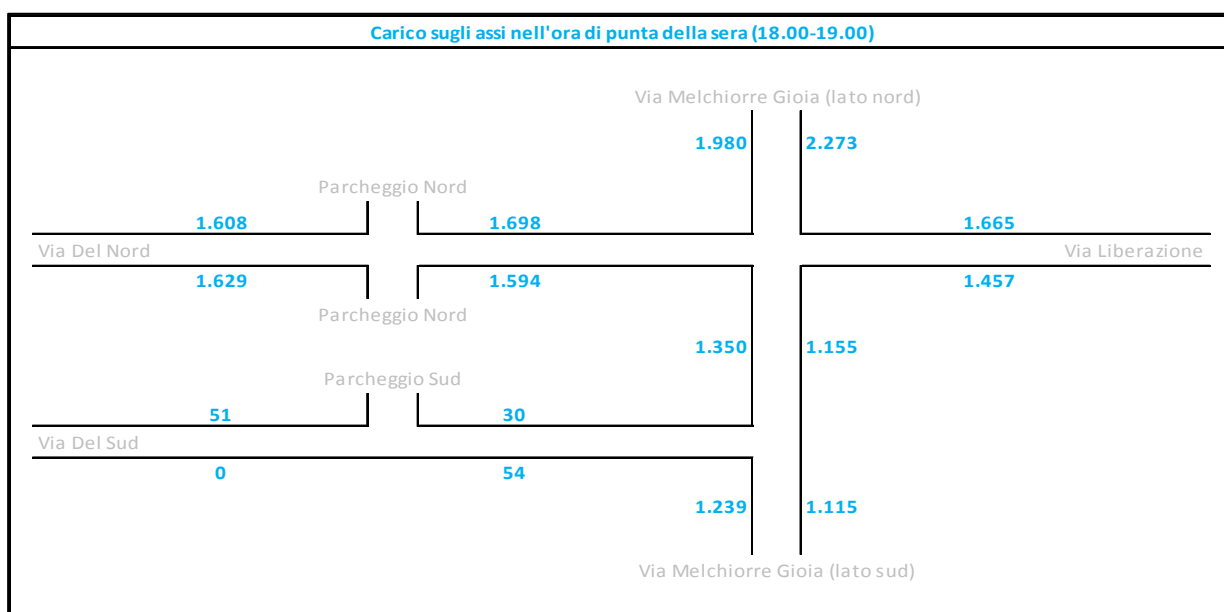
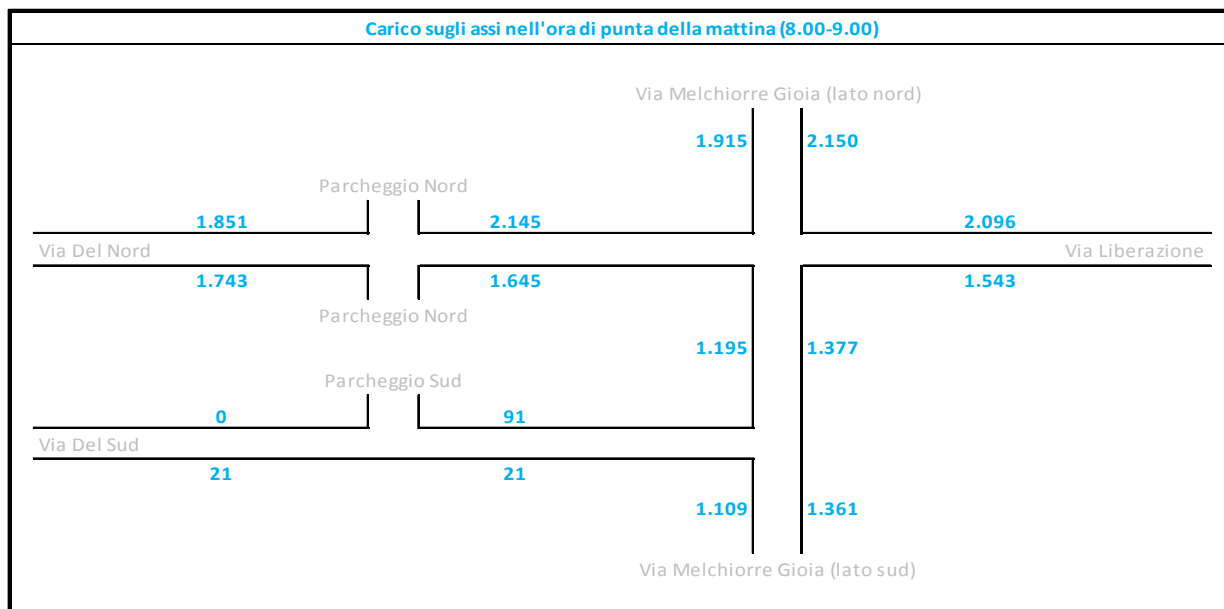
Matrice degli spostamenti totali (Stato di Fatto 2006 + indotto scenario), nell'ora di punta della mattina (8.00-9.00)

| | Gioia Nord | Gioia Sud | Liberazione | Rosales M. | Via del Nord | Rosales Pasubio | Park Nord | Park Sud | Park Est | Park Ovest | Park hotel | Totale |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|-----------------|------------|-----------|----------|------------|------------|--------------|
| Gioia Nord | | 1.018 | 275 | 0 | 450 | 0 | 104 | 68 | 0 | 0 | 0 | 1.915 |
| Gioia Sud | 1.154 | | 108 | 0 | 25 | 0 | 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.361 |
| Liberazione | 608 | 0 | | 0 | 1.372 | 0 | 116 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.096 |
| Rosales/M. Grappa | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Via del Nord | 379 | 86 | 1.157 | 0 | | 0 | 98 | 23 | 0 | 0 | 0 | 1.743 |
| Rosales/Pasubio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Nord | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Sud | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Est | 4 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 12 |
| Park Ovest | 5 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 16 |
| Park hotel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Totale | 2.150 | 1.109 | 1.543 | 3 | 1.851 | 4 | 392 | 91 | 0 | 0 | 0 | 7.143 |

Matrice degli spostamenti totali (Stato di Fatto 2006 + indotto scenario), nell'ora di punta della sera (18.00-19.00)

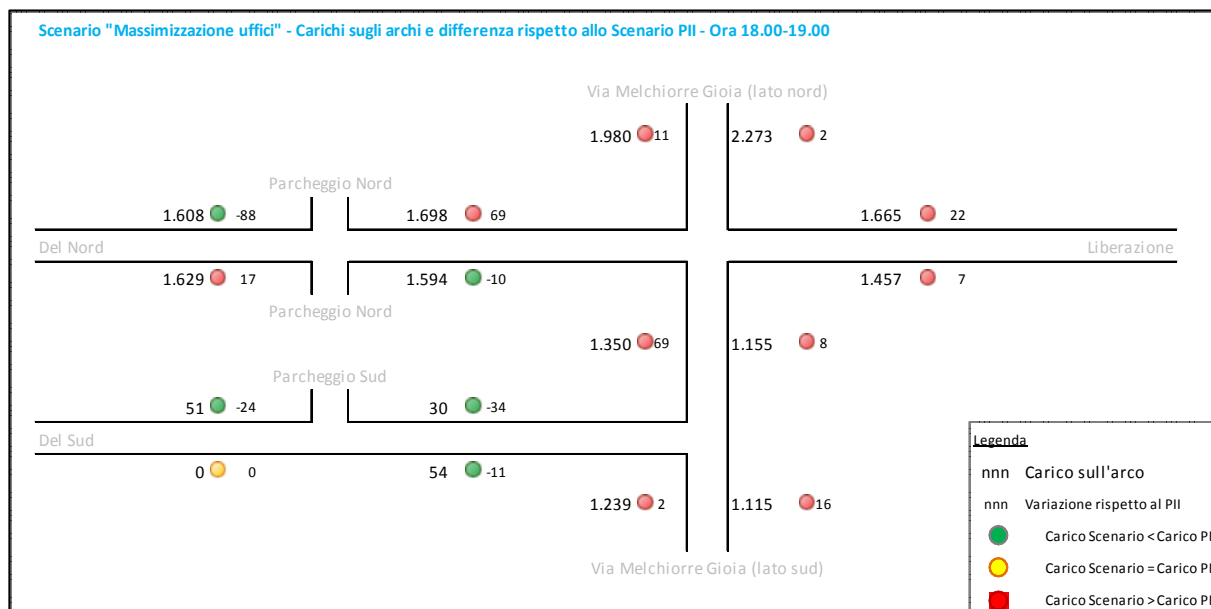
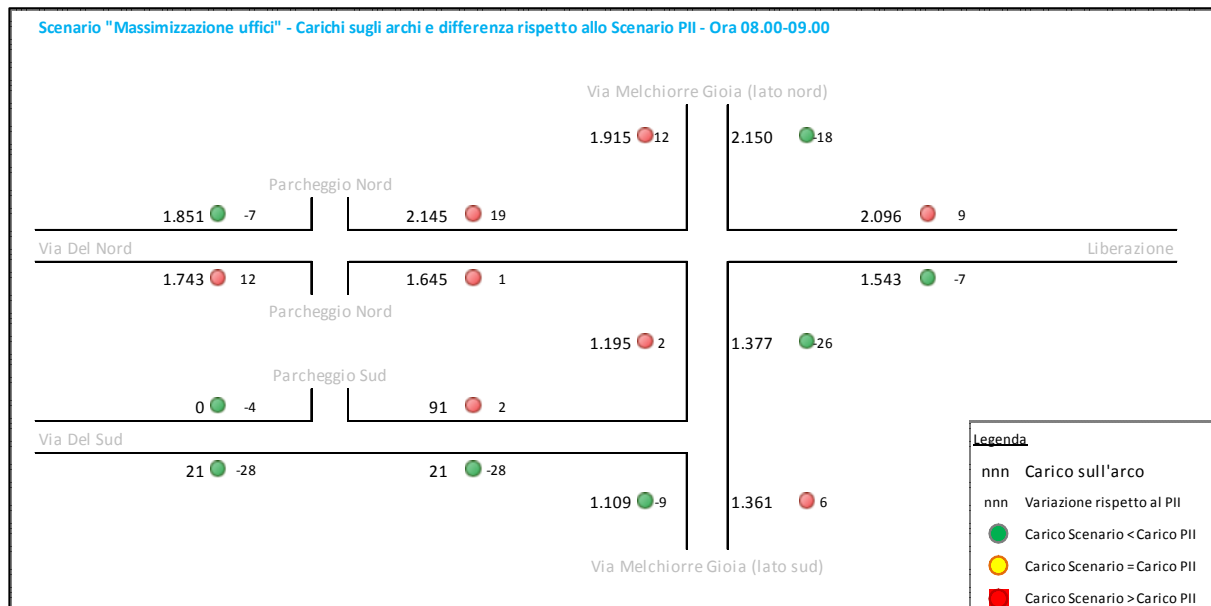
| | Gioia Nord | Gioia Sud | Liberazione | Rosales M. | Via del Nord | Rosales Pasubio | Park Nord | Park Sud | Park Est | Park Ovest | Park hotel | Totale |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|-----------------|------------|----------|-----------|------------|------------|--------------|
| Gioia Nord | | 1.012 | 346 | 0 | 560 | 0 | 40 | 0 | 9 | 13 | 0 | 1.980 |
| Gioia Sud | 916 | | 82 | 0 | 96 | 0 | 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.115 |
| Liberazione | 694 | 0 | | 0 | 942 | 0 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.665 |
| Rosales/M. Grappa | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Via del Nord | 544 | 140 | 902 | 0 | | 0 | 35 | 0 | 3 | 5 | 0 | 1.629 |
| Rosales/Pasubio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 3 | 5 | 0 | 8 |
| Park Nord | 100 | 73 | 116 | 95 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 384 |
| Park Sud | 19 | 14 | 11 | 11 | 10 | 10 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 75 |
| Park Est | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Park Ovest | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Park hotel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Totale | 2.273 | 1.239 | 1.457 | 106 | 1.608 | 10 | 125 | 0 | 15 | 23 | 0 | 6.856 |

Gli schemi seguenti permettono di verificare il carico sugli archi della rete dell'area nell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) per lo scenario "Massimizzazione uffici", qualora la stessa sia soggetta agli spostamenti veicolari riassunti nelle matrici OD presentate



C_155.5 Integrazioni all'analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Gli schemi seguenti permettono infine di verificare le variazioni di carico sugli archi indotte dallo scenario "Massimizzazione uffici" rispetto allo "Scenario PII", nell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00).



2.3 Scenario “Massimizzazione residenze”

Indotto Scenario Massimizzazione Residenze - Ora di punta della mattina (08.00-09.00)

| SLP Destinazione d'uso | Mq. | per mq. | Giorno | Ora | Indotto TOTALE (attratto + generato) | | | |
|--|--------|---------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|--------------------------------|----------------|------|
| | | | | | mezzo privato | | mezzi pubblici | |
| | | | | | % | Ass. | % | Ass. |
| Uffici (Addetti) | 60.484 | 0,0816 | 4.935 | 839 giorno * 0,170 | 36,40% | 254 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 534 |
| Uffici (Visitatori) | 60.484 | 0,0736 | 4.452 | 205 giorno * 0,046 | 36,40% | 62 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 130 |
| Residenze | 40.000 | 0,0845 | 3.380 | 257 giorno * 0,076 | 36,40% | 78 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 163 |
| Retail (Addetti) | 10.000 | 0,0658 | 658 | 112 giorno * 0,170 | 36,40% | 34 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 71 |
| Retail (Clienti) | 10.000 | 0,5510 | 5.510 | 0 giorno * 0 | 36,40% | 0 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 0 |
| Media Sup. Vendita (Studio Redas Italia 2009) | 0 | 0,0000 | | 0 | n.d | 0 | n.d | 0 |
| Media Sup. Vendita (solo in "Scenario Commerciale e uffici") | 0 | | | 0 | | | | |
| Hotel | 0 | 0,0946 | 0 | 0 giorno * 0,099 | 36,40% | 0 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 0 |
| | | | 18.935 TOT spostamenti giorno | 1.413 TOT spostamenti hdp mattina | 428 Spostamenti in auto indotti hdp mattina | | | |
| | | | 5.744 Spostamenti giorno IN AUTO | | | | | |

| Ripartizione modale: 36% mezzo privato - 64% TPL | | | | | |
|--|------|----------------------------------|-------------------|--------|------|
| Attr. Gen. | Tot. | O/D flussi generati e/o attratti | | | |
| | | mezzo privato | | % | Ass. |
| | | Origine | Destinazione | | |
| A | 203 | Gioia Nord | Park Nord | 26,28% | 53 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 19,07% | 39 |
| A | | Liberazione | Park Nord | 30,09% | 61 |
| A | 51 | del Nord | Park Nord | 24,56% | 50 |
| A | | Gioia Nord | Park Sud | 75,00% | 38 |
| A | | del Nord | Park Sud | 25,00% | 13 |
| A | 50 | Gioia Nord | Park Nord | 26,28% | 13 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 19,07% | 10 |
| A | | Liberazione | Park Nord | 30,09% | 15 |
| A | 12 | del Nord | Park Nord | 24,56% | 12 |
| A | | Gioia Nord | Park Sud | 75,00% | 9 |
| A | | del Nord | Park Sud | 25,00% | 3 |
| G | 31 | Park Est | Gioia Nord | 32,02% | 10 |
| G | | Park Est | Gioia Sud | 16,43% | 5 |
| G | | Park Est | Liberazione | 23,49% | 4 |
| G | | Park Est | Rosales/M. Grappa | | 4 |
| G | | Park Est | del Nord | | 4 |
| G | | Park Est | Rosales/Pasubio | 28,06% | 4 |
| G | 47 | Park Ovest | Gioia Nord | 32,02% | 15 |
| G | | Park Ovest | Gioia Sud | 16,43% | 8 |
| G | | Park Ovest | Liberazione | 23,49% | 6 |
| G | | Park Ovest | Rosales/M. Grappa | | 6 |
| G | | Park Ovest | del Nord | | 6 |
| G | | Park Ovest | Rosales/Pasubio | 28,06% | 6 |
| A | 34 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 10 |
| | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 6 |
| | | Liberazione | Park Nord | 23,49% | 8 |
| | | del Nord | Park Nord | 28,06% | 10 |
| A | 0 | | | | |
| - | 0 | | | | |
| | 0 | | | | |
| G | 0 | Park Hotel | Gioia Nord | 32,02% | 0 |
| G | | Park Hotel | Gioia Sud | 16,43% | 0 |
| G | | Park Hotel | Liberazione | 23,49% | 0 |
| G | | Park Hotel | Rosales/M. Grappa | | 0 |
| G | | Park Hotel | del Nord | | 0 |
| G | | Park Hotel | Rosales/Pasubio | 28,06% | 0 |

C_155.5 Integrazioni all’analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Indotto Scenario Massimizzazione Residenze - Ora di punta della sera (18.00-19.00)

| Variazioni SIp | | Variazione Indotto attratto | | | | | | |
|--|--------|-----------------------------|--------|-----------------------|---------------|--------------------------------|----------------|------|
| Destin. d'uso | Mq. | per mq. | Giorno | Ora | mezzo privato | | mezzi pubblici | |
| | | | | | % | Ass. | % | Ass. |
| Uffici (Addetti) | 60.484 | 0,0816 | 4.935 | 424 giorno * 0,086 | 36,40% | 129 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 270 |
| Uffici (Visitatori) | 60.484 | 0,0736 | 4.452 | 450 giorno * 0,101 | 36,40% | 137 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 286 |
| Residenze | 40.000 | 0,0845 | 3.380 | 335 giorno * 0,099 | 36,40% | 102 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 213 |
| Retail (Addetti) | 10.000 | 0,0658 | 658 | 57 giorno * 0,086 | 36,40% | 17 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 36 |
| Retail (Clienti) | 10.000 | 0,5510 | 5.510 | 634 giorno * 0,115 | 36,40% | 192 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 403 |
| Media Sup. Vendita (Studio Redas Italia 2009) | 0 | Secondo Norma | | 0 | 25,00% | | 75,00% | 0 |
| Media Sup. Vendita (solo in "Scenario Commerciale e uffici") | 0 | | | 0 | | | | |
| Hotel | 0 | 0,0946 | 0 | 0 giorno * 0,99 | 36,40% | 0 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 0 |

| | | |
|----------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| 18.935 | 1.900 | 577 |
| TOT spostamenti giorno | TOT spostamenti hdp sera | Spostamenti in auto indotti hdp sera |
| 5.744 | | |
| Spostamenti giorno IN AUTO | | |

Ripartizione modale: 36% mezzo privato - 64% TPL

| Attr. Gen. | | Tot. | | O/D flussi generati e/o attratti | | | |
|------------|------|-----------------|-------------------|----------------------------------|------|---|------|
| Gen. | Tot. | Origine | Destinazione | mezzo privato | | % | Ass. |
| | | | | % | Ass. | | |
| G | 103 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 27 | | |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 20 | | |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 31 | | |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% | 25 | | |
| G | 26 | Park Sud | Gioia Nord | 26,28% | 7 | | |
| G | | Park Sud | Gioia Sud | 19,07% | 5 | | |
| G | | Park Sud | Liberazione | 30,09% | 4 | | |
| G | | Park Sud | Rosales/M. Grappa | 30,09% | 4 | | |
| G | | Park Sud | del Nord | 24,56% | 3 | | |
| G | 110 | Park Sud | Rosales/Pasubio | 24,56% | 3 | | |
| G | | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 29 | | |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 21 | | |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 33 | | |
| G | 27 | Park Nord | del Nord | 24,56% | 27 | | |
| G | | Park Sud | Gioia Nord | 26,28% | 8 | | |
| G | | Park Sud | Gioia Sud | 19,07% | 5 | | |
| G | | Park Sud | Liberazione | 30,09% | 4 | | |
| G | | Park Sud | Rosales/M. Grappa | 30,09% | 4 | | |
| G | 41 | Park Sud | del Nord | 24,56% | 3 | | |
| G | | Park Sud | Rosales/Pasubio | 24,56% | 3 | | |
| A | | Gioia Nord | Park Est | 53,73% | 21 | | |
| A | | del Nord | Park Est | 46,27% | 10 | | |
| A | 61 | Pasubio/Rosales | Park Est | 46,27% | 10 | | |
| A | | Gioia Nord | Park Ovest | 53,73% | 33 | | |
| A | | del Nord | Park Ovest | 46,27% | 14 | | |
| A | | Pasubio/Rosales | Park Ovest | 46,27% | 14 | | |
| A | 10 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 3 | | |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 2 | | |
| A | | Liberazione | Park Nord | 23,49% | 2 | | |
| A | | del Nord | Park Nord | 28,06% | 3 | | |
| G | 7 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 2 | | |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 1 | | |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 2 | | |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% | 2 | | |
| A | 115 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 37 | | |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 19 | | |
| A | | Liberazione | Park Nord | 23,49% | 27 | | |
| A | | del Nord | Park Nord | 28,06% | 32 | | |
| G | 77 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 20 | | |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 15 | | |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 23 | | |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% | 19 | | |
| A | 0 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 0 | | |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 0 | | |
| A | | Liberazione | Park Nord | 23,49% | 0 | | |
| A | | del Nord | Park Nord | 28,06% | 0 | | |
| G | 0 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 0 | | |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 0 | | |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 0 | | |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% | 0 | | |
| | 0 | | | | | | |
| | 0 | | | | | | |
| A | 0 | Gioia Nord | Park Hotel | 53,37% | 0 | | |
| A | | del Nord | Park Hotel | 46,27% | 0 | | |
| A | | Rosales/Pasubio | Park Hotel | 46,27% | 0 | | |

C_155.5 Integrazioni all'analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Di seguito si riportano le matrici OD dell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) per lo scenario "Massimizzazione residenze", il cui indotto è stato ricalcolato con i parametri forniti da Amat e distribuito sulla rete secondo quanto rilevato nello studio Redas Italia 2006.

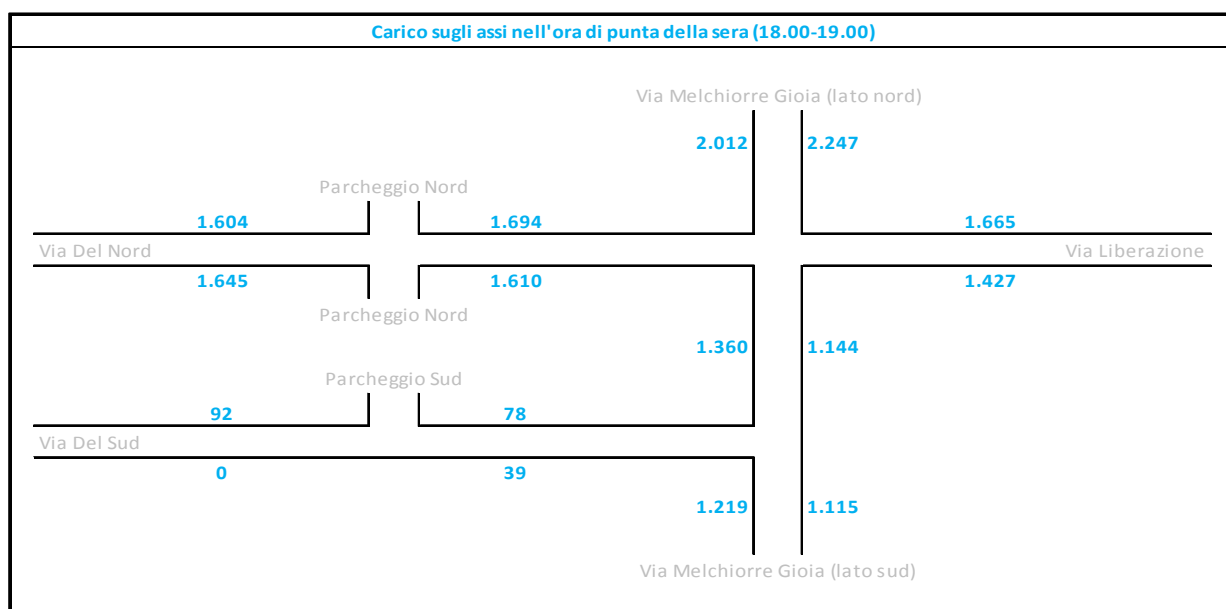
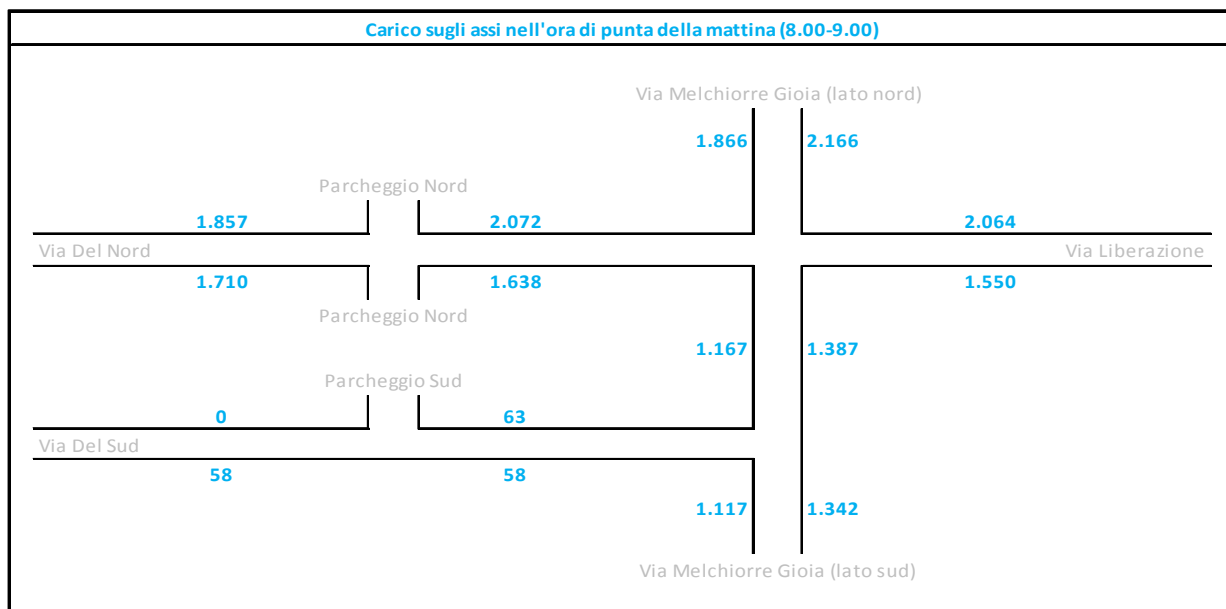
Matrice degli spostamenti totali (Stato di Fatto 2006 + indotto scenario), nell'ora di punta della mattina (8.00-9.00)

| | Gioia Nord | Gioia Sud | Liberazione | Rosales M. | Via del Nord | Rosales Pasubio | Park Nord | Park Sud | Park Est | Park Ovest | Park hotel | Totale |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|-----------------|------------|-----------|----------|------------|------------|--------------|
| Gioia Nord | | 1.018 | 275 | 0 | 450 | 0 | 76 | 47 | 0 | 0 | 0 | 1.866 |
| Gioia Sud | 1.154 | | 108 | 0 | 25 | 0 | 55 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.342 |
| Liberazione | 608 | 0 | | 0 | 1.372 | 0 | 84 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.064 |
| Rosales/M. Grappa | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Via del Nord | 379 | 86 | 1.157 | 0 | | 0 | 72 | 16 | 0 | 0 | 0 | 1.710 |
| Rosales/Pasubio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Nord | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Sud | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Est | 10 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 31 |
| Park Ovest | 15 | 8 | 6 | 6 | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 47 |
| Park hotel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Totale | 2.166 | 1.117 | 1.550 | 10 | 1.857 | 10 | 287 | 63 | 0 | 0 | 0 | 7.060 |

Matrice degli spostamenti totali (Stato di Fatto 2006 + indotto scenario), nell'ora di punta della sera (18.00-19.00)

| | Gioia Nord | Gioia Sud | Liberazione | Rosales M. | Via del Nord | Rosales Pasubio | Park Nord | Park Sud | Park Est | Park Ovest | Park hotel | Totale |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|-----------------|------------|----------|-----------|------------|------------|--------------|
| Gioia Nord | | 1.012 | 346 | 0 | 560 | 0 | 40 | 0 | 21 | 33 | 0 | 2.012 |
| Gioia Sud | 916 | | 82 | 0 | 96 | 0 | 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.115 |
| Liberazione | 694 | 0 | | 0 | 942 | 0 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.665 |
| Rosales/M. Grappa | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Via del Nord | 544 | 140 | 902 | 0 | | 0 | 35 | 0 | 10 | 14 | 0 | 1.645 |
| Rosales/Pasubio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 10 | 14 | 0 | 24 |
| Park Nord | 78 | 57 | 89 | 73 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 297 |
| Park Sud | 15 | 10 | 8 | 8 | 6 | 6 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 53 |
| Park Est | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Park Ovest | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Park hotel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Totale | 2.247 | 1.219 | 1.427 | 81 | 1.604 | 6 | 125 | 0 | 41 | 61 | 0 | 6.811 |

Gli schemi seguenti permettono di verificare il carico sugli archi della rete dell'area nell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) per lo scenario "Massimizzazione residenze", qualora la stessa sia soggetta agli spostamenti veicolari riassunti nelle matrici OD presentate.



2.4 Scenario “Alternativo 1 - 18.000 commerciale”

Indotto Scenario "Alternativo 1 - 18.000 commerciale" - Ora di punta della mattina (08.00-09.00)

| SLP Destinazione d'uso | Mq. | per mq. | Giorno | Ora | Indotto TOTALE (attratto + generato) | | | |
|--|--------|---------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|--------------------------------|----------------|------|
| | | | | | mezzo privato | | mezzi pubblici | |
| | | | | | % | Ass. | % | Ass. |
| Uffici (Addetti) | 62.500 | 0,0816 | 5.100 | 867 giorno * 0,170 | 36,40% | 263 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 551 |
| Uffici (Visitatori) | 62.500 | 0,0736 | 4.600 | 212 giorno * 0,046 | 36,40% | 64 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 135 |
| Residenze | 29.984 | 0,0845 | 2.534 | 193 giorno * 0,076 | 36,40% | 59 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 123 |
| Retail (Addetti) | 18.000 | 0,0658 | 1.184 | 201 giorno * 0,170 | 36,40% | 61 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 128 |
| Retail (Clienti) | 18.000 | 0,5510 | 9.918 | 0 giorno * 0 | 36,40% | 0 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 0 |
| Media Sup. Vendita (Studio Redas Italia 2009) | 0 | 0,0000 | | 0 | n.d | 0 | n.d | 0 |
| Media Sup. Vendita (solo in "Scenario Commerciale e uffici") | 0 | | | 0 | | | | |
| Hotel | 0 | 0,0946 | 0 | 0 giorno * 0,099 | 36,40% | 0 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 0 |
| | | | 23.336 TOT spostamenti giorno | 1.473 TOT spostamenti hdp mattina | 447 Spostamenti in auto indotti hdp mattina | | | |
| | | | 7.079 Spostamenti giorno IN AUTO | | | | | |

| Ripartizione modale: 36% mezzo privato - 64% TPL | | | | |
|--|------|---------------|-------------------|--------|
| O/D flussi generati e/o attratti | | | | |
| Attr. Gen. | Tot. | mezzo privato | | |
| | | Origine | Destinazione | Ass. |
| A | 210 | Gioia Nord | Park Nord | 26,28% |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 19,07% |
| A | | Liberazione | Park Nord | 30,09% |
| A | | del Nord | Park Nord | 24,56% |
| A | 53 | Gioia Nord | Park Sud | 75,00% |
| A | | del Nord | Park Sud | 25,00% |
| A | 51 | Gioia Nord | Park Nord | 26,28% |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 19,07% |
| A | | Liberazione | Park Nord | 30,09% |
| A | | del Nord | Park Nord | 24,56% |
| A | 13 | Gioia Nord | Park Sud | 75,00% |
| A | | del Nord | Park Sud | 25,00% |
| G | 24 | Park Est | Gioia Nord | 32,02% |
| G | | Park Est | Gioia Sud | 16,43% |
| G | | Park Est | Liberazione | 23,49% |
| G | | Park Est | Rosales/M. Grappa | 28,06% |
| G | | Park Est | del Nord | 28,06% |
| G | | Park Est | Rosales/Pasubio | 28,06% |
| G | 35 | Park Ovest | Gioia Nord | 32,02% |
| G | | Park Ovest | Gioia Sud | 16,43% |
| G | | Park Ovest | Liberazione | 23,49% |
| G | | Park Ovest | Rosales/M. Grappa | 28,06% |
| G | | Park Ovest | del Nord | 28,06% |
| G | | Park Ovest | Rosales/Pasubio | 28,06% |
| A | 61 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% |
| | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% |
| | | Liberazione | Park Nord | 23,49% |
| | | del Nord | Park Nord | 28,06% |
| A | 0 | | | 0 |
| - | 0 | | | 0 |
| | 0 | | | 0 |
| G | 0 | Park Hotel | Gioia Nord | 32,02% |
| G | | Park Hotel | Gioia Sud | 16,43% |
| G | | Park Hotel | Liberazione | 23,49% |
| G | | Park Hotel | Rosales/M. Grappa | 28,06% |
| G | | Park Hotel | del Nord | 28,06% |
| G | | Park Hotel | Rosales/Pasubio | 28,06% |

C_155.5 Integrazioni all’analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Indotto Scenario "Alternativo 1 - 18.000 commerciale" - Ora di punta della sera (18.00-19.00)

| Variazioni SIp | | Variazione Indotto attratto | | | | | | |
|--|--------|-----------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|---|--------------------------------|----------------|------|
| Destin. d'uso | Mq. | per mq. | Giorno | Ora | mezzo privato | | mezzi pubblici | |
| | | | | | % | Ass. | % | Ass. |
| Uffici (Addetti) | 62.500 | 0,0816 | 5.100 | 439 giorno * 0,086 | 36,40% | 133 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 279 |
| Uffici (Visitatori) | 62.500 | 0,0736 | 4.600 | 465 giorno * 0,101 | 36,40% | 141 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 296 |
| Residenze | 29.984 | 0,0845 | 2.534 | 251 giorno * 0,099 | 36,40% | 76 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 160 |
| Retail (Addetti) | 18.000 | 0,0658 | 1.184 | 102 giorno * 0,086 | 36,40% | 31 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 65 |
| Retail (Clienti) | 18.000 | 0,5510 | 9.918 | 1.141 giorno * 0,115 | 36,40% | 346 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 726 |
| Media Sup. Vendita (Studio Redas Italia 2009) | 0 | Secondo Norma | | 0 | 25,00% | | 75,00% | 0 |
| Media Sup. Vendita (solo in "Scenario Commerciale e uffici") | 0 | | | 0 | | | | |
| Hotel | 0 | 0,0946 | 0 | 0 giorno * 0,99 | 36,40% | 0 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 0 |
| | | | 23.336 TOT spostamenti giorno | 2.398 TOT spostamenti hdp sera | 727 Spostamenti in auto indotti hdp sera | | | |
| | | | 7.079 Spostamenti giorno IN AUTO | | | | | |

| Ripartizione modale: 36% mezzo privato - 64% TPL | | | | |
|--|------|-----------------|-------------------|--------|
| O/D flussi generati e/o attratti | | | | |
| Attr. Gen. | Tot. | mezzo privato | | |
| | | Origine | Destinazione | Ass. |
| G | 106 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% |
| G | | Park Nord | Uberazione | 30,09% |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% |
| G | 27 | Park Sud | Gioia Nord | 26,28% |
| G | | Park Sud | Gioia Sud | 19,07% |
| G | | Park Sud | Uberazione | 30,09% |
| G | | Park Sud | Rosales/M. Grappa | 24,56% |
| G | | Park Sud | del Nord | 24,56% |
| G | 113 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% |
| G | | Park Nord | Uberazione | 30,09% |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% |
| G | 28 | Park Sud | Gioia Nord | 26,28% |
| G | | Park Sud | Gioia Sud | 19,07% |
| G | | Park Sud | Uberazione | 30,09% |
| G | | Park Sud | Rosales/M. Grappa | 24,56% |
| G | | Park Sud | del Nord | 24,56% |
| A | 30 | Gioia Nord | Park Est | 53,73% |
| A | | del Nord | Park Est | 46,27% |
| A | | Pasubio/Rosales | Park Est | 46,27% |
| A | 46 | Gioia Nord | Park Ovest | 53,73% |
| A | | del Nord | Park Ovest | 46,27% |
| A | | Pasubio/Rosales | Park Ovest | 46,27% |
| A | 19 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% |
| A | | Uberazione | Park Nord | 23,49% |
| A | | del Nord | Park Nord | 28,06% |
| G | 12 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% |
| G | | Park Nord | Uberazione | 30,09% |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% |
| A | 208 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% |
| A | | Uberazione | Park Nord | 23,49% |
| A | | del Nord | Park Nord | 28,06% |
| G | 138 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% |
| G | | Park Nord | Uberazione | 30,09% |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% |
| A | 0 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% |
| A | | Uberazione | Park Nord | 23,49% |
| A | | del Nord | Park Nord | 28,06% |
| G | 0 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% |
| G | | Park Nord | Uberazione | 30,09% |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% |
| | 0 | | | |
| | 0 | | | |
| A | 0 | Gioia Nord | Park Hotel | 53,37% |
| A | | del Nord | Park Hotel | 46,27% |
| A | | Rosales/Pasubio | Park Hotel | 46,27% |

C_155.5 Integrazioni all'analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Di seguito si riportano le matrici OD dell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) per lo scenario "Alternativo 1 – 18.000 commerciale", il cui indotto è stato calcolato con i parametri forniti da Amat e distribuito sulla rete secondo quanto rilevato nello studio Redas Italia 2006.

Matrice degli spostamenti totali (Stato di Fatto 2006 + indotto scenario), nell'ora di punta della mattina (8.00-9.00)

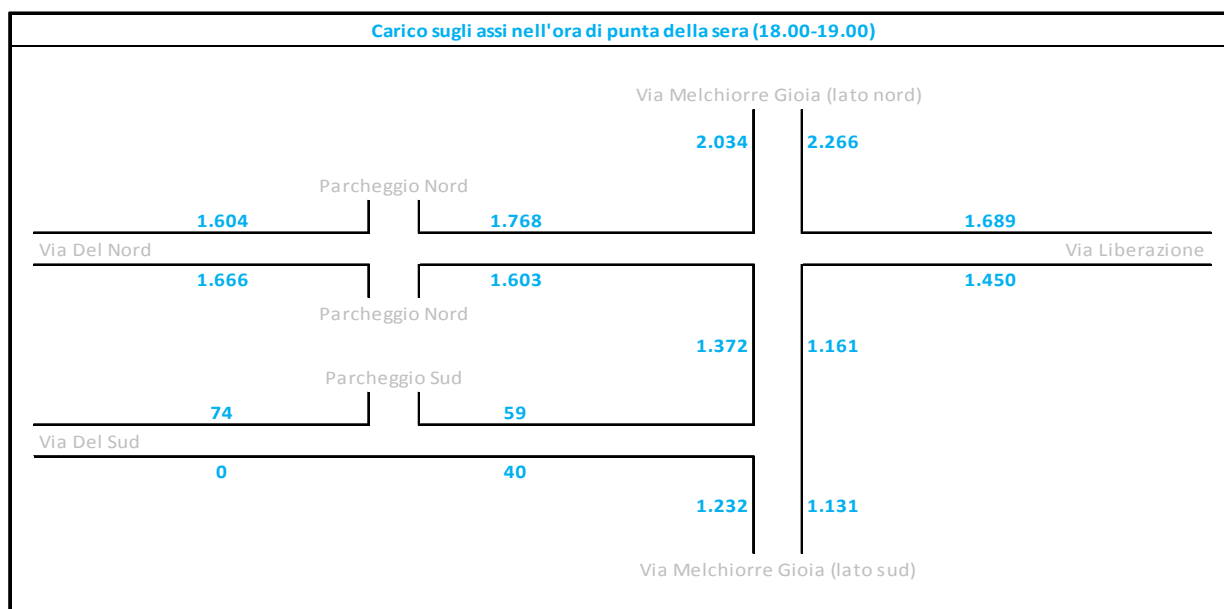
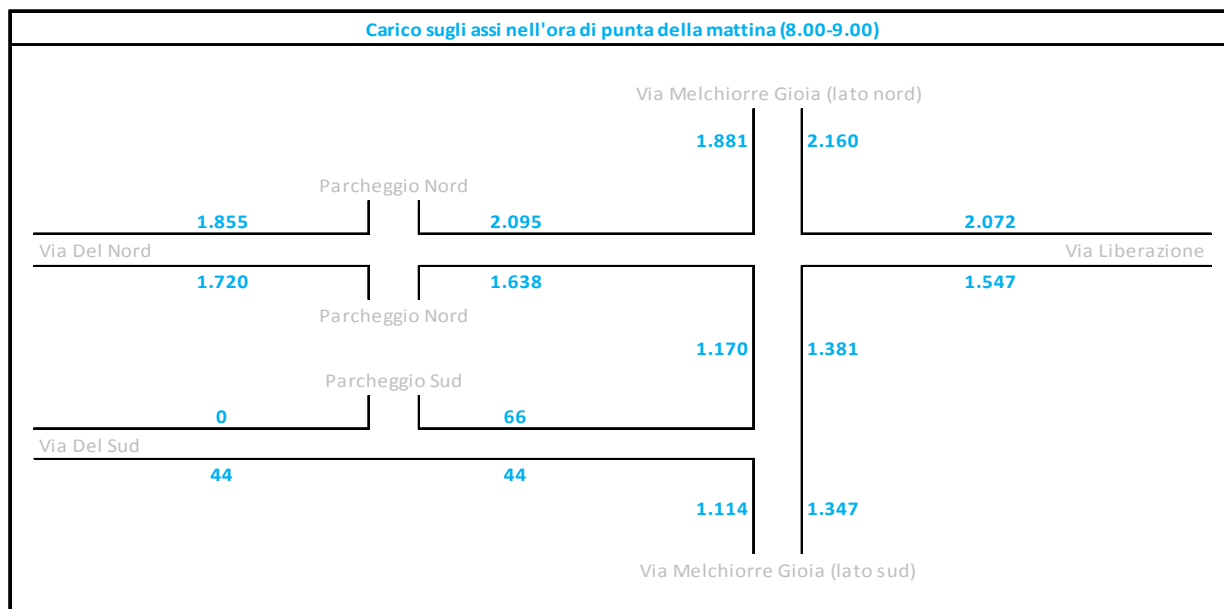
| | Gioia Nord | Gioia Sud | Liberazione | Rosales M. | Via del Nord | Rosales Pasubio | Park Nord | Park Sud | Park Est | Park Ovest | Park hotel | Totale |
|-------------------|------------|-----------|-------------|------------|--------------|-----------------|-----------|----------|----------|------------|------------|--------|
| Gioia Nord | | 1.018 | 275 | 0 | 450 | 0 | 88 | 50 | 0 | 0 | 0 | 1.881 |
| Gioia Sud | 1.154 | | 108 | 0 | 25 | 0 | 60 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.347 |
| Liberazione | 608 | 0 | | 0 | 1.372 | 0 | 92 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.072 |
| Rosales/M. Grappa | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Via del Nord | 379 | 86 | 1.157 | 0 | | 0 | 82 | 16 | 0 | 0 | 0 | 1.720 |
| Rosales/Pasubio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Nord | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Sud | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Est | 8 | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 24 |
| Park Ovest | 11 | 6 | 4 | 4 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 35 |
| Park hotel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Totale | 2.160 | 1.114 | 1.547 | 7 | 1.855 | 8 | 322 | 66 | 0 | 0 | 0 | 7.079 |

Matrice degli spostamenti totali (Stato di Fatto 2006 + indotto scenario), nell'ora di punta della sera (18.00-19.00)

| | Gioia Nord | Gioia Sud | Liberazione | Rosales M. | Via del Nord | Rosales Pasubio | Park Nord | Park Sud | Park Est | Park Ovest | Park hotel | Totale |
|-------------------|------------|-----------|-------------|------------|--------------|-----------------|-----------|----------|----------|------------|------------|--------|
| Gioia Nord | | 1.012 | 346 | 0 | 560 | 0 | 74 | 0 | 16 | 26 | 0 | 2.034 |
| Gioia Sud | 916 | | 82 | 0 | 96 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.131 |
| Liberazione | 694 | 0 | | 0 | 942 | 0 | 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.689 |
| Rosales/M. Grappa | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Via del Nord | 544 | 140 | 902 | 0 | | 0 | 63 | 0 | 7 | 10 | 0 | 1.666 |
| Rosales/Pasubio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 7 | 10 | 0 | 17 |
| Park Nord | 97 | 70 | 111 | 91 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 369 |
| Park Sud | 15 | 10 | 9 | 9 | 6 | 6 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 55 |
| Park Est | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Park Ovest | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Park hotel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Totale | 2.266 | 1.232 | 1.450 | 100 | 1.604 | 6 | 227 | 0 | 30 | 46 | 0 | 6.961 |

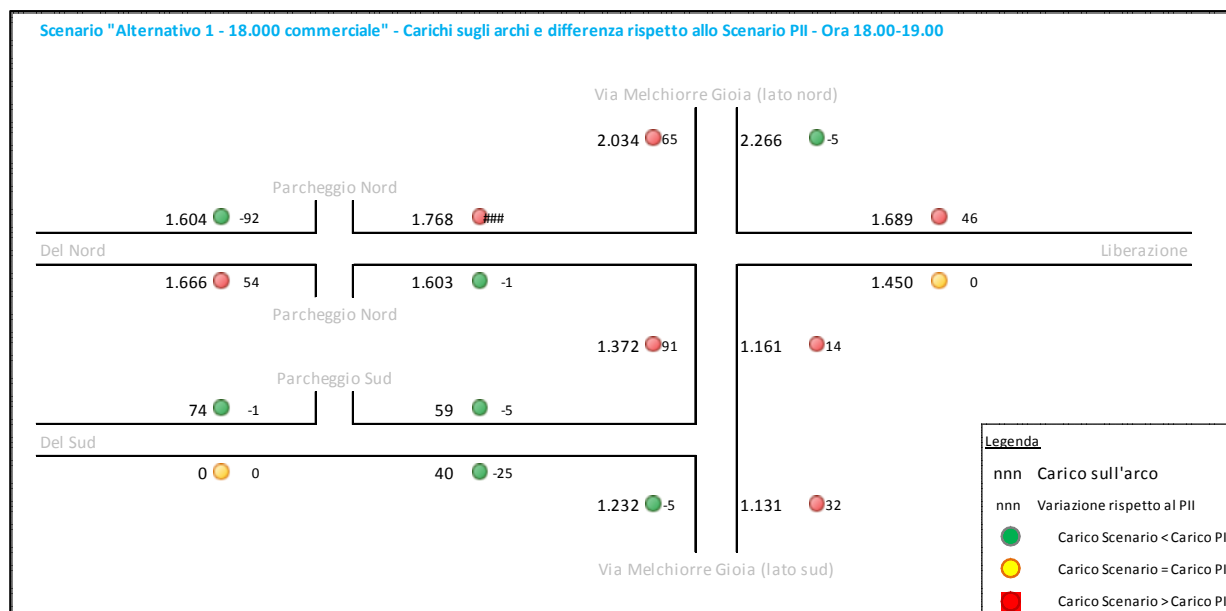
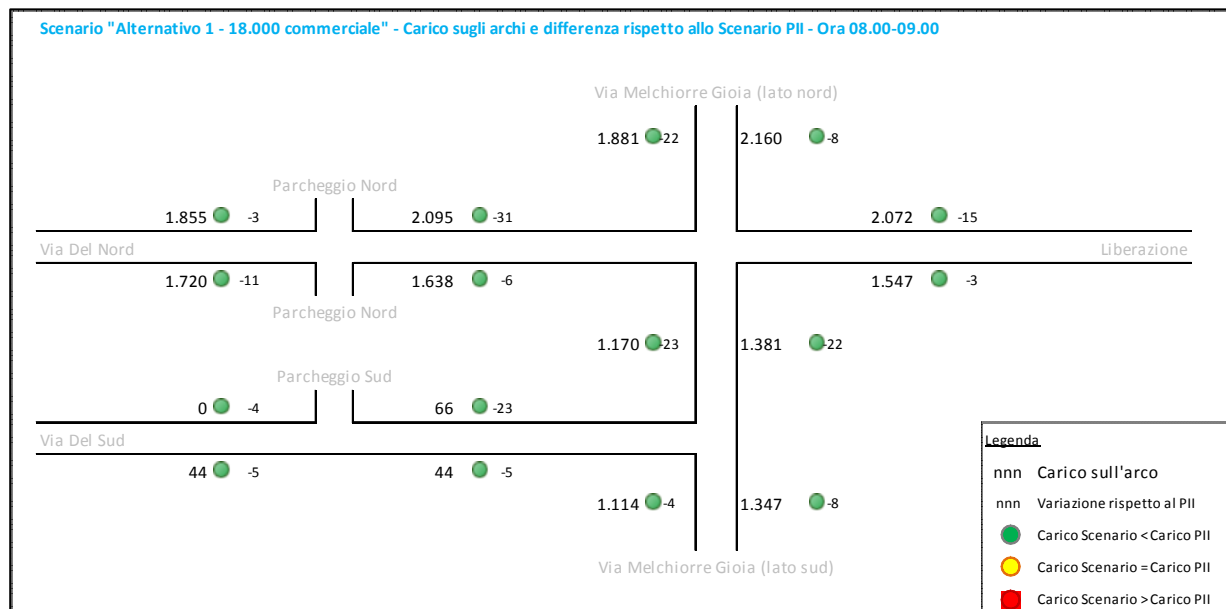
C_155.5 Integrazioni all'analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Gli schemi seguenti permettono di verificare il carico sugli archi della rete dell'area nell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) per lo scenario "Alternativo 1 – 18.000 commerciale", qualora la stessa sia soggetta agli spostamenti veicolari riassunti nelle matrici OD presentate.



C_155.5 Integrazioni all'analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Gli schemi seguenti permettono infine di verificare le variazioni di carico sugli archi indotte dallo scenario "Alternativo 1 – 18.000 commerciale" rispetto allo "Scenario PII", nell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00).



2.5 Scenario “Alternativo 2 – 18.000 commerciale con hotel”

Indotto Scenario "Alternativo 2 - 18.000 commerciale con hotel" - Ora di punta della mattina (08.00-09.00)

| SLP | | Indotto TOTALE (attratto + generato) | | | | | | | |
|--|--------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|--------------------------------|----------------|------|--|
| Destinazione d'uso | Mq. | per mq. | Giorno | Ora | mezzo privato | | mezzi pubblici | | |
| | | | | | % | Ass. | % | Ass. | |
| Uffici (Addetti) | 62.500 | 0,0816 | 5.100 | 867 giorno * 0,170 | 36,40% | 263 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 551 | |
| Uffici (Visitatori) | 62.500 | 0,0736 | 4.600 | 212 giorno * 0,046 | 36,40% | 64 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 135 | |
| Residenze | 15.000 | 0,0845 | 1.268 | 96 giorno * 0,076 | 36,40% | 29 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 61 | |
| Retail (Addetti) | 18.000 | 0,0658 | 1.184 | 201 giorno * 0,170 | 36,40% | 61 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 128 | |
| Retail (Clienti) | 18.000 | 0,5510 | 9.918 | 0 giorno * 0 | 36,40% | 0 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 0 | |
| Media Sup. Vendita (Studio Redas Italia 2009) | 0 | 0,0000 | | 0 | n.d. | 0 | n.d. | 0 | |
| Media Sup. Vendita (solo in "Scenario Commerciale e uffici") | 0 | | | 0 | | | | | |
| Hotel | 14.984 | 0,0946 | 1.417 | 140 giorno * 0,099 | 36,40% | 42 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 89 | |
| | | | 23.487 TOT spostamenti giorno | 1.516 TOT spostamenti hdp mattina | 459 Spostamenti in auto indotti hdp mattina | | | | |
| | | | 7.125 Spostamenti giorno IN AUTO | | | | | | |

Ripartizione modale: 36% mezzo privato - 64% TPL

| O/D flussi generati e/o attratti | | | | |
|----------------------------------|------|---------------|-------------------|--------|
| Attr. Gen. | Tot. | mezzo privato | | |
| | | Origine | Destinazione | Ass. |
| A | 210 | Gioia Nord | Park Nord | 26,28% |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 19,07% |
| A | | Liberazione | Park Nord | 30,09% |
| A | | del Nord | Park Nord | 24,56% |
| A | 53 | Gioia Nord | Park Sud | 75,00% |
| A | | del Nord | Park Sud | 25,00% |
| A | 51 | Gioia Nord | Park Nord | 26,28% |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 19,07% |
| A | | Liberazione | Park Nord | 30,09% |
| A | | del Nord | Park Nord | 24,56% |
| A | 13 | Gioia Nord | Park Sud | 75,00% |
| A | | del Nord | Park Sud | 25,00% |
| G | 12 | Park Est | Gioia Nord | 32,02% |
| G | | Park Est | Gioia Sud | 16,43% |
| G | | Park Est | Liberazione | 2 |
| G | | Park Est | Rosales/M. Grappa | 23,49% |
| G | | Park Est | del Nord | 28,06% |
| G | | Park Est | Rosales/Pasubio | 2 |
| G | 17 | Park Ovest | Gioia Nord | 32,02% |
| G | | Park Ovest | Gioia Sud | 16,43% |
| G | | Park Ovest | Liberazione | 2 |
| G | | Park Ovest | Rosales/M. Grappa | 23,49% |
| G | | Park Ovest | del Nord | 28,06% |
| G | | Park Ovest | Rosales/Pasubio | 3 |
| A | 61 | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% |
| A | | Liberazione | Park Nord | 23,49% |
| A | | del Nord | Park Nord | 28,06% |
| A | 0 | | | 0 |
| - | 0 | | | 0 |
| | 0 | | | 0 |
| G | 42 | Park Hotel | Gioia Nord | 32,02% |
| G | | Park Hotel | Gioia Sud | 16,43% |
| G | | Park Hotel | Liberazione | 23,49% |
| G | | Park Hotel | Rosales/M. Grappa | 5 |
| G | | Park Hotel | del Nord | 28,06% |
| G | | Park Hotel | Rosales/Pasubio | 6 |

C_155.5 Integrazioni all’analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Indotto Scenario "Alternativo 2 - 18.000 commerciale con hotel" - Ora di punta della sera (18.00-19.00)

| Variazioni SIp | | Variazione Indotto attratto | | | | | | |
|--|--------|-----------------------------|--------|-------------------------|---------------|--------------------------------|----------------|------|
| Destin. d'uso | Mq. | per mq. | Giorno | Ora | mezzo privato | | mezzi pubblici | |
| | | | | | % | Ass. | % | Ass. |
| Uffici (Addetti) | 62.500 | 0,0816 | 5.100 | 439 giorno * 0,086 | 36,40% | 133 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 279 |
| Uffici (Visitatori) | 62.500 | 0,0736 | 4.600 | 465 giorno * 0,101 | 36,40% | 141 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 296 |
| Residenze | 15.000 | 0,0845 | 1.268 | 125 giorno * 0,099 | 36,40% | 38 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 80 |
| Retail (Addetti) | 18.000 | 0,0658 | 1.184 | 102 giorno * 0,086 | 36,40% | 31 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 65 |
| Retail (Clienti) | 18.000 | 0,5510 | 9.918 | 1.141 giorno * 0,115 | 36,40% | 346 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 726 |
| Media Sup. Vendita (Studio Redas Italia 2009) | 0 | Secondo Norma | | 0 | 25,00% | | 75,00% | 0 |
| Media Sup. Vendita (solo in "Scenario Commerciale e uffici") | 0 | | | 0 | | | | |
| Hotel | 14.984 | 0,0946 | 1.417 | 140 giorno * 0,99 | 36,40% | 42 1,2 passeggeri per auto | 63,60% | 89 |

| | | |
|----------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| 23.487 | 2.412 | 731 |
| TOT spostamenti giorno | TOT spostamenti hdp sera | Spostamenti in auto indotti hdp sera |
| 7.125 | | |
| Spostamenti giorno IN AUTO | | |

Ripartizione modale: 36% mezzo privato - 64% TPL

| | | O/D flussi generati e/o attratti | | | |
|------------|------|----------------------------------|-------------------|--------|------|
| Attr. Gen. | Tot. | mezzo privato | | | |
| | | Origine | Destinazione | % | Ass. |
| G | 106 | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 28 |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 20 |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 32 |
| G | | Park Nord | del Nord | 24,56% | 26 |
| G | 27 | Park Sud | Gioia Nord | 26,28% | 8 |
| G | | Park Sud | Gioia Sud | 19,07% | 5 |
| G | | Park Sud | Liberazione | 30,09% | 4 |
| G | | Park Sud | Rosales/M. Grappa | 24,56% | 3 |
| G | 113 | Park Sud | del Nord | 24,56% | 3 |
| G | | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 29 |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 22 |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 34 |
| G | 28 | Park Nord | del Nord | 24,56% | 28 |
| G | | Park Sud | Gioia Nord | 26,28% | 7 |
| G | | Park Sud | Gioia Sud | 19,07% | 5 |
| G | | Park Sud | Liberazione | 30,09% | 4 |
| G | 23 | Park Sud | Rosales/M. Grappa | 24,56% | 4 |
| G | | Park Sud | del Nord | 24,56% | 4 |
| G | | Park Sud | Rosales/Pasubio | 24,56% | 4 |
| A | | Gioia Nord | Park Est | 53,73% | 13 |
| A | 15 | del Nord | Park Est | 46,27% | 5 |
| A | | Pasubio/Rosales | Park Est | 46,27% | 5 |
| A | | Gioia Nord | Park Ovest | 53,73% | 7 |
| A | | del Nord | Park Ovest | 46,27% | 4 |
| A | 19 | Pasubio/Rosales | Park Ovest | 46,27% | 4 |
| A | | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 6 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 3 |
| A | | Liberazione | Park Nord | 23,49% | 5 |
| G | 12 | del Nord | Park Nord | 28,06% | 5 |
| G | | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 3 |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 2 |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 4 |
| G | 207 | Park Nord | del Nord | 24,56% | 3 |
| A | | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 66 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 34 |
| A | | Liberazione | Park Nord | 23,49% | 49 |
| A | 139 | del Nord | Park Nord | 28,06% | 58 |
| G | | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 37 |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 27 |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 41 |
| G | 0 | Park Nord | del Nord | 24,56% | 34 |
| A | | Gioia Nord | Park Nord | 32,02% | 0 |
| A | | Gioia Sud | Park Nord | 16,43% | 0 |
| A | | Liberazione | Park Nord | 23,49% | 0 |
| A | 0 | del Nord | Park Nord | 28,06% | 0 |
| G | | Park Nord | Gioia Nord | 26,28% | 0 |
| G | | Park Nord | Gioia Sud | 19,07% | 0 |
| G | | Park Nord | Liberazione | 30,09% | 0 |
| G | 0 | Park Nord | del Nord | 24,56% | 0 |
| A | | Gioia Nord | Park Hotel | 53,37% | 22 |
| A | | del Nord | Park Hotel | 46,27% | 10 |
| A | | Rosales/Pasubio | Park Hotel | 46,27% | 10 |

C_155.5 Integrazioni all'analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Di seguito si riportano le matrici OD dell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) per lo scenario "Alternativo 2 – 18.000 commerciale con hotel", il cui indotto è stato calcolato con i parametri forniti da Amat e distribuito sulla rete secondo quanto rilevato nello studio Redas Italia 2006.

Matrice degli spostamenti totali (Stato di Fatto 2006 + indotto scenario), nell'ora di punta della mattina (8.00-9.00)

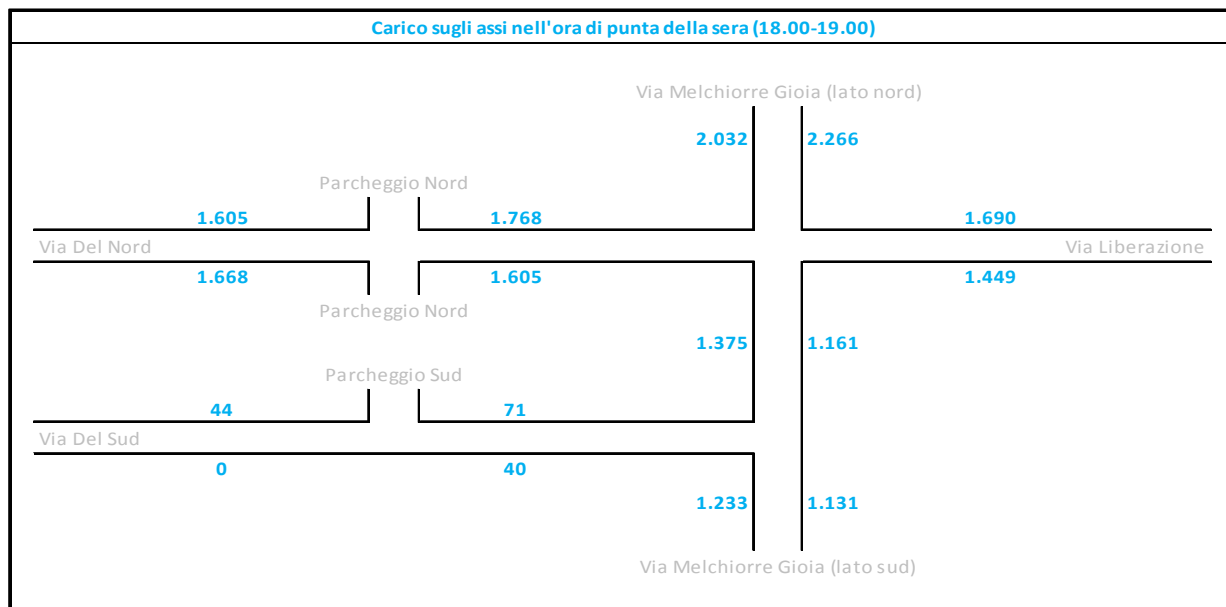
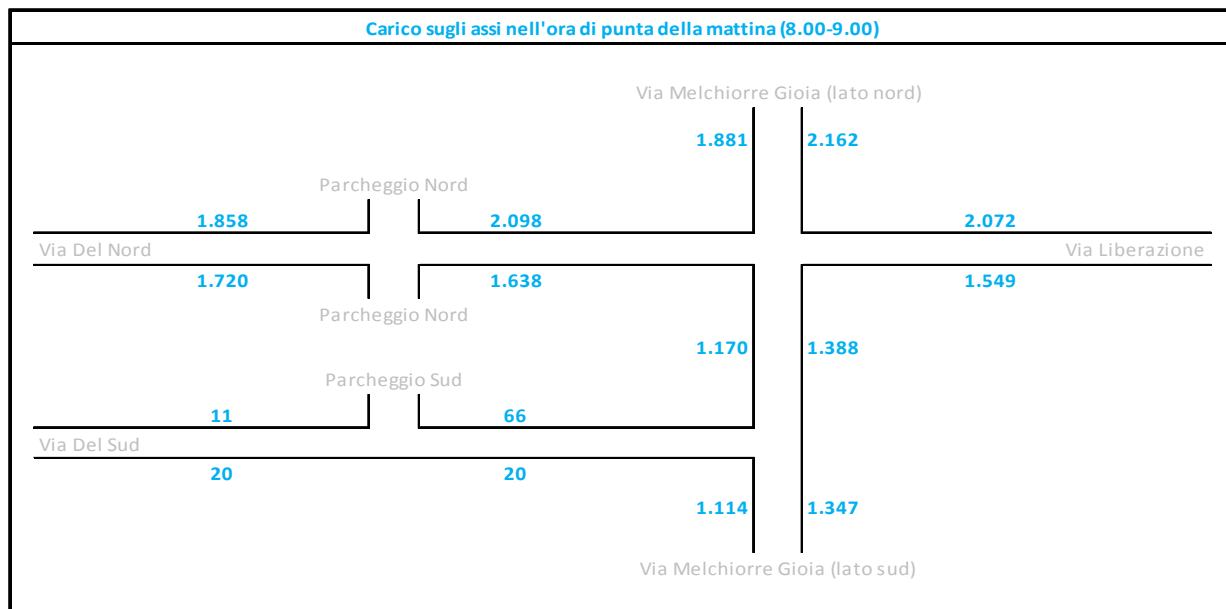
| | Gioia Nord | Gioia Sud | Liberazione | Rosales M. | Via del Nord | Rosales Pasubio | Park Nord | Park Sud | Park Est | Park Ovest | Park hotel | Totale |
|-------------------|------------|-----------|-------------|------------|--------------|-----------------|-----------|----------|----------|------------|------------|--------|
| Gioia Nord | | 1.018 | 275 | 0 | 450 | 0 | 88 | 50 | 0 | 0 | 0 | 1.881 |
| Gioia Sud | 1.154 | | 108 | 0 | 25 | 0 | 60 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.347 |
| Liberazione | 608 | 0 | | 0 | 1.372 | 0 | 92 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.072 |
| Rosales/M. Grappa | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Via del Nord | 379 | 86 | 1.157 | 0 | | 0 | 82 | 16 | 0 | 0 | 0 | 1.720 |
| Rosales/Pasubio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Nord | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Sud | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Park Est | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 12 |
| Park Ovest | 5 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 17 |
| Park hotel | 13 | 7 | 5 | 5 | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 42 |
| Totale | 2.162 | 1.114 | 1.549 | 9 | 1.858 | 11 | 322 | 66 | 0 | 0 | 0 | 7.091 |

Matrice degli spostamenti totali (Stato di Fatto 2006 + indotto scenario), nell'ora di punta della sera (18.00-19.00)

| | Gioia Nord | Gioia Sud | Liberazione | Rosales M. | Via del Nord | Rosales Pasubio | Park Nord | Park Sud | Park Est | Park Ovest | Park hotel | Totale |
|-------------------|------------|-----------|-------------|------------|--------------|-----------------|-----------|----------|----------|------------|------------|--------|
| Gioia Nord | | 1.012 | 346 | 0 | 560 | 0 | 72 | 0 | 13 | 7 | 22 | 2.032 |
| Gioia Sud | 916 | | 82 | 0 | 96 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.131 |
| Liberazione | 694 | 0 | | 0 | 942 | 0 | 54 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.690 |
| Rosales/M. Grappa | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Via del Nord | 544 | 140 | 902 | 0 | | 0 | 63 | 0 | 5 | 4 | 10 | 1.668 |
| Rosales/Pasubio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 5 | 4 | 10 | 19 |
| Park Nord | 97 | 71 | 111 | 91 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 370 |
| Park Sud | 15 | 10 | 8 | 8 | 7 | 7 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 55 |
| Park Est | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Park Ovest | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Park hotel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Totale | 2.266 | 1.233 | 1.449 | 99 | 1.605 | 7 | 226 | 0 | 23 | 15 | 42 | 6.965 |

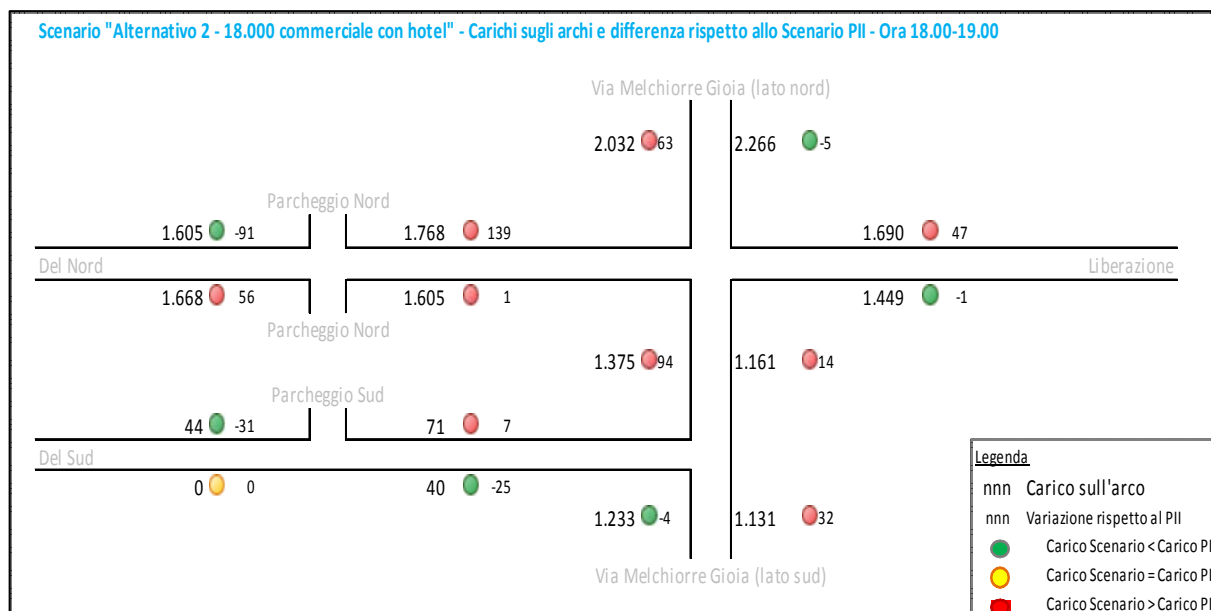
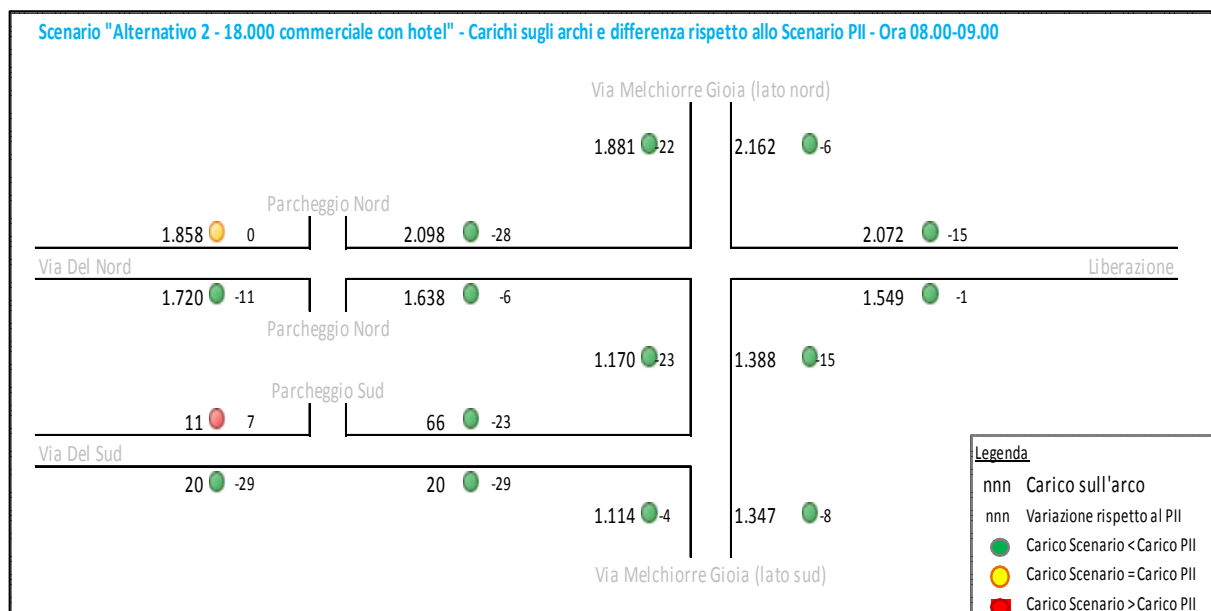
C_155.5 Integrazioni all'analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Gli schemi seguenti permettono di verificare il carico sugli archi della rete dell'area nell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00) per lo scenario "Alternativo 2 – 18.000 commerciale con hotel", qualora la stessa sia soggetta agli spostamenti veicolari riassunti nelle matrici OD presentate.



C_155.5 Integrazioni all'analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

Gli schemi seguenti permettono infine di verificare le variazioni di carico sugli archi indotte dallo scenario "Alternativo 2 – 18.000 commerciale con hotel" rispetto allo "Scenario PII", nell'ora di punta della mattina (08.00-09.00) e della sera (18.00-19.00).



3. Variazioni rispetto allo Scenario PII

La seguente tabella riassume i principali risultati ottenuti dalle analisi svolte, e consente di valutare la differenza tra gli scenari analizzati e lo Scenario PII in termini assoluti e percentuali e con riferimento alle diverse “voci di indotto”, anche grazie ad opportuni cromatismi.

L'attenzione è stata posta in particolare sul traffico giornaliero generato dalle diverse funzioni presenti in ogni scenario, stimato come somma di due fattori:

- il traffico giornaliero generato dagli eventi espositivi, sempre posto pari a quello stimato nello studio 2006;
- il traffico giornaliero generato dalle altre funzioni, per il quale si hanno due diversi valori:
 - o il primo valore è stato definito adottando la metodologia proposta da Amat;
 - o il secondo valore è stato invece calcolato da Redas Italia, con il seguente processo:
 1. calcolo dell'indotto dell'ora di punta della mattina e della sera e dell'indotto giornaliero delle altre funzioni nello Scenario PII, utilizzando la metodologia proposta da Amat;
 2. calcolo del rapporto tra la “somma dell'indotto nell'ora di punta della mattina e della sera” e “indotto giornaliero delle altre funzioni” in funzione dei dati di cui al precedente punto 1);
 3. moltiplicazione della “somma dell'indotto delle ore di punta della mattina e della sera nello Scenario PII”, calcolata con la metodologia adottata nel 2006, per il fattore di cui al precedente punto 2.

I due valori sono risultati essere decisamente differenti e questo ha comportato una altrettanto diversa definizione dell'“indotto giornaliero ponderato”, da cui ovviamente dipende il confronto tra i nuovi scenari analizzati e quello di riferimento.

Per avere una visione completa dei risultati ottenuti, nella successiva tabella vengono proposti i confronti con entrambi gli “scenari PII di riferimento”, che differiscono solo per quanto riguarda la voce relativa all'indotto giornaliero generato dalle funzioni diverse da quella espositiva e, ovviamente, per i valori che da essa dipendono.

C 155.5 Integrazioni all'analisi degli effetti indotti sulla rete viaria dalla trasformazione di parte delle destinazioni funzionali di progetto

| | | | DESTINAZIONI D'USO | PII 2006 con parametri Redas | PII 2006 con parametri AMAT | SLP DI SCENARIO | | | | |
|--|---|------------------------|--------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------|---------------------------|-----------------------------|--|---|
| | | | | | | Variante Base | Massimizzazione uffici | Massimizzazion residenze | Alternativo 1 - 18.000 commerciale | Alternativo 2 - 18.000 commerciale con hotel |
| Uffici | | | 50.484 | 50.484 | 60.484 | 85.484 | 60.484 | 62.500 | 62.500 | |
| Commerciale | | | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 18.000 | 18.000 | |
| Residenze | | | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 40.000 | 29.984 | 15.000 | |
| Hotel | | | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 0 | 0 | 0 | 14.984 | |
| Espositivo | | | 20.000 | 20.000 | 10.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Totale | | | 110.484 | 110.484 | 110.484 | 110.484 | 110.484 | 110.484 | 110.484 | |
| Indotto considerato | Tipologia di spostamenti | Periodo di riferimento | | | | | | | | |
| ESPOSITIVO | Spostamenti AUTO dei visitatori dell'espositivo (in + out) | HDP MATTINA | 260 | 260 | 130 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Spostamenti AUTO dei visitatori dell'espositivo (in + out) | HDP SERA | 520 | 520 | 260 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Spostamenti AUTO dei visitatori dell'espositivo (in + out) | GIORNO | 4.680 | 4.680 | 2.340 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Spostamenti AUTO degli allestitori dell'espositivo (in + out) | GIORNO | 130 | 130 | 65 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Spostamenti AUTO degli espositori dell'espositivo (in + out) | GIORNO | 559 | 559 | 279 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| ALTRE FUNZIONI | Spostamenti AUTO generati dalle altre funzioni (in + out) | HDP MATTINA | 527 | 527 | 421 | 511 | 428 | 447 | 459 | |
| | Spostamenti AUTO generati dalle altre funzioni (in + out) | HDP SERA | 559 | 559 | 555 | 622 | 577 | 727 | 731 | |
| | Spostamenti TOTALI generati dalle altre funzioni (in + out) | GIORNO | 19.102 | 16.880 | 18.432 | 20.703 | 18.935 | 23.336 | 23.487 | |
| | CONSEGNE NEGOZI | | 177 | 177 | 177 | 177 | 177 | 319 | 319 | |
| | Spostamenti AUTO generati dalle altre funzioni (in + out) | GIORNO | 5.971,27 | 5.297,27 | 5.768,04 | 6.456,91 | 5.920,62 | 7.397,59 | 7.443,39 | |
| TOTALE | Spostamenti AUTO COMPLESSIVI nell'HDP MATTINA (in + out) | HDP MATTINA | 787 | 787 | 551 | 511 | 428 | 447 | 459 | |
| | Spostamenti AUTO COMPLESSIVI nell'HDP SERA (in + out) | HDP SERA | 1.079 | 1.079 | 815 | 622 | 577 | 727 | 731 | |
| | Spostamenti AUTO COMPLESSIVI nel GIORNO (in + out) | GIORNO | 11.340,27 | 10.666,27 | 8.452,44 | 6.456,91 | 5.920,62 | 7.397,59 | 7.443,39 | |
| | Spostamenti AUTO COMPLESSIVI nel GIORNO, PONDERATI (in + out) | GIORNO PONDERATO | 7.689,35 | 7.015,35 | 6.627,05 | 6.456,91 | 5.920,62 | 7.397,59 | 7.443,39 | |
| VARIAZIONI PERCENTUALI RISPETTO AL PII 2006, CON INDOTTO "GIORNO" DELLE ALTRE FUNZIONI STIMATO DA REDAS ITALIA ¹ | | HDP MATTINA | | | -29,99% | -35,07% | -45,62% | -43,20% | -41,68% | |
| | | HDP SERA | | | -24,47% | -42,35% | -46,52% | -32,62% | -32,25% | |
| | | GIORNO | | | -25,47% | -43,06% | -47,79% | -34,77% | -34,36% | |
| | | GIORNO PONDERATO | | | -13,82% | -16,03% | -23,00% | -3,79% | -3,20% | |
| VARIAZIONI PERCENTUALI RISPETTO AL PII 2006, CON INDOTTO "GIORNO" DELLE ALTRE FUNZIONI CALCOLATO CON PARAMETRI AMAT | | HDP MATTINA | | | -29,99% | -35,07% | -45,62% | -43,20% | -41,68% | |
| | | HDP SERA | | | -24,47% | -42,35% | -46,52% | -32,62% | -32,25% | |
| | | GIORNO | | | -20,76% | -39,46% | -44,49% | -30,65% | -30,22% | |
| | | GIORNO PONDERATO | | | -5,54% | -7,96% | -15,60% | 5,45% | 6,10% | |

Legenda:

¹ Il valore giorno è: ((HDP mattina Redas + HDP sera Redas) *(TOTALI con parametri Amat/(HDP mattina con parametri Amat + HDP sera con parametri Amat))

² Dato calcolato considerando:

80 giornate di espositivo, come da relazione Redas Italia 2006

80 giornate di allestimento/smantellamento, come da relazione Redas Italia 2006

250 giornate feriali per le altre funzioni

Cromatismi:

| | |
|--------------|------------------------------------|
| verde scuro | riduzione superiore al 20% |
| verde | variazione compresa tra -5% e -20% |
| verde chiaro | variazione compresa tra +5% e -5% |
| arancione | variazione compresa tra +20% e +5% |
| rosso | incremento superiore al 20% |