

1.5. I flussi di traffico, le criticità della rete attuale ed i livelli di saturazione

L'assegnazione alla rete attuale, della matrice calibrata dell'ora di punta della mattina, ha permesso di individuare, attraverso le tavole dell'assegnazione e dei rapporti flussi/capacità, le principali direttrici e le criticità della rete viaria di Bagheria e degli altri comuni limitrofi.

La città di Bagheria, chiusa tra il corridoio autostradale A19 Messina - Palermo a sud e la ferrovia tirrenica a nord, presenta una maglia viaria estremamente compatta, caratterizzata da numerosi archi, spesso a senso unico, a capacità decisamente ridotta, per scarsa larghezza della carreggiata, per la presenza di stalli di sosta a bordo strada (ufficiali o tollerati) e per la presenza di numerosissime intersezioni.

Questo tessuto urbano "storico" è corredato da alcune viabilità di interquartiere che, per quanto interne all'area urbanizzata, garantiscono i collegamenti nord-sud ed est-ovest.

Il casello autostradale Bagheria sulla A19 rappresenta la principale porta della città, intercettando i flussi da/per Palermo e per l'intera Sicilia. In particolare alla rampa in ingresso a Bagheria da Palermo sono assegnati 463 veic/h, a quella in ingresso da Messina e Catania 618 veic/h, mentre per la rampa in uscita da Bagheria, verso est, è stimato un flusso di 314 veic/h e per quella in direzione del capoluogo regionale un flusso di 854 veic/h.

La S.S.113 Settentrionale Sicula mantiene un tracciato esterno al centro città, immediatamente a nord della linea ferroviaria, per cui rappresenta contemporaneamente sia una viabilità a servizio dei quartieri settentrionali di Bagheria (via Bagnera, via Dante) che un asse di attraversamento, con sviluppo parallelo alla linea costiera, di collegamento tra Palermo e Ficarazzi (ad ovest) e Santa Flavia (ad est).

Immediatamente a monte dell'ingresso ovest di Bagheria, le assegnazioni stimano, per gli archi della S.S.113, 727 veic/h in direzione est e 614 veic/h in direzione ovest; mentre nel Comune di Santa Flavia sono 660 i veic/h in direzione Palermo.

Ancora nel settore settentrionale, Via Sant'Ignazio di Lojola (393 veic/h, in ingresso a Bagheria) e Via San Marco (587 veic/h, in ingresso a Bagheria) costituiscono le viabilità di collegamento tra Santa Flavia e Bagheria.

Invece, Via Vanellone del Fonditore, direttamente raccordata alla S.S.113 e alla S.S.127 Bagheria – Misilmeri, garantisce i collegamenti tra i quartieri centro-meridionali della città e i vicini Comuni di

Misilmeri e Ficarazzi: all'ingresso a Bagheria sono stimati 429 veic/h, in ingresso, e 306 veic/h in uscita.

Ad ovest del centro abitato, l'asse Via Filippo Buttitta – Via Città di Palermo – Via Giuseppe Bagnera, costituisce la principale direttrice longitudinale nord-sud, tra la S.S.113 e lo svincolo autostradale A19 Bagheria: il modello di simulazione, avvalorato dai dati delle sezioni di calibrazione, assegna all'intera arteria un flusso medio di 4-500 veic/h in entrambe le direzioni.

Ad est, la viabilità di interquartiere nord-sud è meno definita, ma è comunque rintracciabile nella direttrice Via De Spuches – Via Papa Giovanni XXIII/Via Alcide De Gasperi – Via Consolare: il tratto di Via De Spuches ha un flusso complessivo di circa 1000 veic/h.

Nei quartieri settentrionali Via Dante – Via Bernardo Mattarella è l'unica direttrice a doppio senso di marcia che attraversa trasversalmente l'abitato di Bagheria: l'assegnazione evidenzia in ruolo di viabilità di interquartiere con un flusso complessivo di oltre 1000 veic/h nel tratto centrale.

Infine, Corso Bufera, asse storico longitudinale nord-sud, garantisce gli spostamenti (per lo più a senso unico) dalla S.S.113 fino al centro città, con picchi di 543 veic/h in corrispondenza dell'intersezione con Viale Libertà – Via Domenico Quattrococchi.

La viabilità secondaria, all'interno del tessuto urbano, è interessata dai traffici di penetrazione verso le destinazioni finali, con flussi ridotti e velocità decisamente contenute, con continui "stop and go" in corrispondenza delle tante intersezioni.

La tavola dei rapporti flussi/capacità evidenzia, direttamente in maniera cromatica, lo stato della circolazione veicolare tra gli archi del grafo: in verde sono rappresentati gli archi con flusso libero (rapporto flusso/capacità inferiore o uguale a 0.6), in giallo quelli che presentano livelli di attenzione (rapporto flusso/capacità compreso tra 0.6 e 0.85, incluso) e in rosso quelli con criticità (rapporto flusso/capacità superiore a 0.85).

La viabilità principale di Bagheria presenta numerosi tratte con situazioni di attenzione o addirittura di criticità: in particolare l'asse di Via Città di Palermo, Via Filippo Buttitta e via Alcide De Gasperi.

Da sottolineare che il tratto meridionale di Corso Bufera, nel tratto a doppio senso di marcia, raggiunge una diffusa situazione di criticità, penalizzata anche dalla presenza di stalli di sosta su entrambi i lati della carreggiata.

Infine, si localizza una condizione di congestione anche in corrispondenza dello svincolo autostradale A19 Bagheria, sia sugli archi del cavalcavia e che sulle tratte iniziali di via Filippo Buttitta e Via Passo del Carretto.

2. GLI SCENARI FUTURI

2.1. I tassi di crescita della domanda di mobilità adottati

Il **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT)** del 2001 conferma, a livello nazionale, l'assoluta prevalenza del trasporto su strada sia nel traffico merci (oltre il 60%) che in quello passeggeri (oltre l'85%). Tale squilibrio modale a favore della strada assume dimensioni maggiori rispetto ad altri Paesi europei. Per i passeggeri si è assistito ad una continua diminuzione della quota del trasporto su ferro, a cui fanno riscontro i consistenti aumenti di quella su strada, aereo e su mezzi collettivi su gomma.

Attraverso il SIMPT (Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti), a partire dal dato di mobilità dell'anno di riferimento 1998, il PGT elabora due scenari di crescita della domanda complessiva di mobilità nazionale di medio e lungo raggio, entrambi riferiti all'anno 2010: uno scenario "alto" caratterizzato da una crescita media annua del valore aggiunto pari all'1,84% per i beni materiali e dell'1,85% per i servizi ed uno scenario "basso" per un tasso di crescita dell'1,3% per i beni materiali e dell'1,45% per i servizi.

In tale quadro, per i passeggeri, il PGT stima una crescita della domanda al 2010 del **16%** rispetto al 1998 nel caso di **scenario "basso"** e del **36%** nello **scenario "alto"**, **corrispondente ad un tasso di crescita annuo rispettivamente pari all'1,24% e al 2,6%.**

Il riparto modale stimato dal PGT resta comunque squilibrato verso l'auto in entrambi gli scenari, individuando in circa l'85% della domanda complessiva il peso relativo della strada, in circa il 10% quello del treno, in circa il 4% quello degli Autobus di linea ed in circa l'1% quello del trasporto aereo. In considerazione delle proposte del PGT per la domanda di mobilità dell'area palermitana è stato applicato un **tasso di crescita dell'1,24%** corrispondente a quello previsto nello scenario "basso" del PGT.

2.2. Gli scenari futuri

All'interno del modello di simulazione predisposto per il P.U.M. di Bagheria, il grafo viario attuale è stato implementato con le viabilità e con gli interventi di proposti, in modo da assegnare la domanda di mobilità futura a due diversi scenari infrastrutturali.

Nel primo scenario viene simulata l'alternativa 1 per la zona dello stadio, con l'instradamento dei veicoli diretti a sud sulla direttrice Via Giovanni Papa XXIII – Via D'Amico – Via De Gasperi; nel secondo si inserisce l'alternativa 2 con via Giovanni Papa XXIII a doppio senso di marcia.

La tabella seguente sintetizza gli interventi contenuti nelle due simulazioni.

Interventi infrastrutturali	Scenario 1	Scenario 2
Bretella di connessione s.s.113 - A19	X	X
Svincolo A19 Bagheria Ovest	X	X
Asse viario mare - monti	X	X
Viabilità del cimitero	X	X
Deviazione tratto s.s.113	X	X
Nuovo sottopasso di via Parisi	X	X
Nuova viabilità di connessione tra l'asse mare - monti e la viabilità esistente	X	X
Nuova viabilità di connessione tra l'asse mare - monti e lo svincolo autostradale	X	X
Riammodernamento dello svincolo A19 Bagheria	X	X
Stanza di circolazione allo stadio - alternativa 1	X	
Stanza di circolazione allo stadio - alternativa 2		X

2.2.1. I risultati ottenuti

2.2.1.1. Scenario 1

L'assegnazione allo stato di progetto evidenzia il ruolo delle nuove infrastrutturazioni all'interno della mobilità di Bagheria.

Gli interventi principali consistono nell'apertura del nuovo svincolo A19 Bagheria Ovest, direttamente collegato alla s.s.113, e al nuovo asse tangenziale mare – monti.

Per la bretella di connessione tra il nuovo svincolo e la s.s.113 vengono assegnati circa 800-900 veic.eq./h in entrambe le direzioni, nel tratto fino all'intersezione con la s.p.87, e circa 650 veic.eq./h, nel secondo tratto tra la s.p.87 e la s.s.113.

Questa nuova viabilità va ad intercettare parte dei traffici di relazione tra Palermo ed Aspra, Punta Aguglia e Santa Flavia, evitando l'attraversamento dell'area urbana di Bagheria.

Allo stesso modo, l'ammodernamento dello svincolo autostradale esistente e la connessione diretta alla tangenziale mare – monti contribuiscono a selezionare i traffici di attraversamento, distribuzione e penetrazione, riorganizzando la maglia viaria di tutto il settore meridionale della città.

Al primo segmento della nuova tangenziale vengono assegnati circa 900 veic.eq./h complessivi, di cui 576 in direzione sud.

Il tratto centrale, il più trafficato, presenta un flusso medio tra i 1.400 e i 1.750 veic.eq./h, con un picco di 969 veic.eq./h in direzione sud, in ingresso a Bagheria dalla s.s.113.

Per le due connessioni tra l'asse mare – monti e la viabilità urbana esistente è stimato un flusso in ingresso di circa 500 – 550 veic.eq./h.

Diversamente, il tratto finale, tra la s.s.113 ed il mare, presenta un flusso medio complessivo intorno ai 400 veic.eq./h.

Per il tratto in deviazione della s.s.113, di variante a Via Rammacca, sono assegnati circa 400 veic.eq./h in direzione Santa Flavia.

Il sottopasso di progetto di via Parisi rappresenta il segmento settentrionale dell'asse longitudinale est: per questa infrastruttura viene stimato un flusso prossimo ai 300 veic.eq./h, equamente ripartiti tra le due direzioni.

Via Papa Giovanni XXIII si conferma un'infrastruttura particolarmente trafficata, interessata sia dai traffici di attraversamento nord-sud che dai traffici diretti alle polarità di via Bernardo Mattarella: questa viabilità presenta un flusso massimo complessivo di circa 1200 veic.eq./h.

Nel primo scenario simulato viene riprodotta la prima alternativa per il comparto dello stadio: 490 veic.eq./h diretti a sud instradati su via Papa Giovanni XXIII – via D'Amico; superata via D'Amico questo flusso si scompone tra i veicoli diretti al centro città (Piazza Garibaldi) e quelli diretti a sud (circa 300 veic.eq./h su via De Spucches).

La tavola dei rapporti flussi/capacità evidenzia cromaticamente le diverse condizioni di traffico:

- flusso libero, rapporto flussi/capacità inferiore a 0,6;
- livello di attenzione, rapporto flussi/capacità compreso tra 0,6 e 0,85;
- livello di criticità, rapporto flussi/capacità superiore a 0,85.

Questa elaborazione indica che, nella situazione di progetto, gran parte della viabilità urbana di Bagheria presenta una situazione di flusso libero: nonostante le nuove infrastrutturazioni longitudinali permangono alcune situazioni locali di attenzione e criticità, soprattutto in corrispondenza degli assi trasversali est-ovest.

2.2.1.2. Scenario 2

Lo scenario 2 si differenzia dal primo solamente per l'impostazione della circolazione nel comparto dello stadio, con Via Papa Giovanni XXIII a doppio senso di marcia.

Per il segmento di Via Papa Giovanni XXIII adiacente allo Stadio è stimato un traffico complessivo di circa 920 veic.eq./h, di cui 558 in direzione sud: questo flusso in parte si instrada su Via Diego D'Amico e il centro città (343 veic.eq./h) e in parte (215 veic.eq./h) si dirige a sud, in direzione della s.p.88.

Per le altre viabilità, quali l'asse mare – monti e la bretella tra la A19 e la s.s.113, si mantengono, in ordine di grandezza, i flussi assegnati nel primo scenario.

Legenda

- Confini ZDT
- Confini Comunali





