

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



S.O. PROGETTAZIONE FUNZIONALE ED ESERCIZIO

PROGETTO ESECUTIVO

LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA
NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA
LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO

STUDIO DI TRASPORTO

Analisi viabilità

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

RC2A B1 R 16 RG TS0003 001 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	A. Lucchesini I. Tufano	Dicembre 2021	A. Vitali	Dicembre 2021	I. D'Amore	Dicembre 2021	G. Ingresso Luglio 2023 <small>ITALFERR S.p.A. COORDINAMENTO INTERREGIONALE DELLE ATTIVITÀ DI INGEGNERIA E DI PROGETTAZIONE GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</small>
B	Emissione Esecutiva	M. Marino <i>[Signature]</i>	Luglio 2023	F. Marziano <i>[Signature]</i>	Luglio 2023	I. D'Amore <i>[Signature]</i>	Luglio 2023	

File:RC2A.B.1.R.16.RG.TS.003.001.B

n. Elab.: 56

Sommario

1.	INTRODUZIONE.....	3
2.	METODOLOGIA	5
2.1.	STIMA FLUSSI ATTUALI E VALUTAZIONE DEL LIVELLO DI SATURAZIONE	5
2.2.	VALUTAZIONE DEL LIVELLO DI SERVIZIO (LOS)	8
3.	ANALISI FLUSSI ATTUALI E STIMA DEGLI IMPATTI DI PROGETTO	9
3.1.	AMBITO 1 – COMUNE DI BUCCINO.....	9
3.1.1.	SCENARIO ATTUALE.....	9
3.1.2.	SCENARIO DI PROGETTO	10
3.2.	AMBITO 2 – COMUNE DI PADULA	11
3.2.1.	SCENARIO ATTUALE.....	11
3.2.2.	SCENARIO DI PROGETTO	13
4.	CONCLUSIONI	15

	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO					
ANALISI VIABILITA'	COMMESSA RC2A	LOTTO B1 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS0003001	REV. B	FOGLIO 3 di 16

1. INTRODUZIONE

Il documento illustra le ipotesi, l'approccio metodologico ed i principali risultati delle analisi finalizzate a valutare gli impatti sulla viabilità veicolare della realizzazione del progetto della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria in due ambiti ubicati nell'area della Provincia di Salerno compresa fra Romagnano al Monte e Buonabitacolo, e in particolare nei comuni di Buccino e Padula.

I due ambiti dell'area di studio, che interessa due diversi comuni della Provincia di Salerno e presenta come direttrice di riferimento principale l'autostrada A2, sono (Figura 1):

- Ambito 1, Comune di Buccino (~4.830 abitanti¹), nell'area a ovest di Romagnano al Monte. L'ambito è situato a est dell'autostrada A2, fra la E847 e la SR407 e comprende gli interventi lungo la linea ferroviaria di progetto alla progressiva chilometrica 4+986;
- Ambito 2, Comune di Padula (~5.217 abitanti), nell'area compresa fra Buonabitacolo e Padula. L'ambito è delimitato a est dall'autostrada A2 e comprende gli interventi lungo la linea ferroviaria di progetto dalla progressiva chilometrica 48+281.

I comuni di riferimento presentano una bassa densità abitativa (rispettivamente 73 e 77 abitanti/kmq), inferiore sia al valore medio provinciale (220 abitanti/kmq per la Provincia di Salerno) sia alla media nazionale (197 abitanti/kmq); inoltre, entrambi gli ambiti oggetto di studio sono ubicati all'interno di zone caratterizzate da una struttura insediativa prevalentemente diradata.

Il presente studio prevede la stima dei flussi veicolari e, a seconda della tipologia di viabilità, la valutazione del livello di saturazione (flusso/capacità) e del livello di servizio (LOS) di 2 viabilità stradali in 2 sezioni interessate dagli interventi del progetto della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria nella tratta Romagnano – Buonabitacolo per i due ambiti di interesse.

¹ I dati su popolazione, superficie e densità sono tratti da ISTAT, 2019

	<p>LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO</p>												
<p>ANALISI VIABILITA'</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RC2A</td> <td>B1 R 16</td> <td>RG</td> <td>TS0003001</td> <td>B</td> <td>5 di 16</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	RC2A	B1 R 16	RG	TS0003001	B	5 di 16
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
RC2A	B1 R 16	RG	TS0003001	B	5 di 16								

2. METODOLOGIA

Gli obiettivi dello studio sono stati perseguiti attraverso la stima dei flussi veicolari attuali delle viabilità interessate dagli interventi e, a seconda della tipologia di viabilità, la valutazione del livello di saturazione (flusso/capacità) e del livello di servizio (LOS). È stato inoltre effettuato un approfondimento sui flussi di traffico reindirizzati sulle viabilità di progetto (§3.1, §3.2, §3.3).

2.1. STIMA FLUSSI ATTUALI E VALUTAZIONE DEL LIVELLO DI SATURAZIONE

Coerentemente con gli obiettivi del progetto, la stima e la verifica dello scenario attuale della viabilità veicolare nelle sezioni interessate dagli interventi del progetto della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria nella tratta Romagnano al Monte – Buonabitacolo è funzionale alla valutazione del livello di saturazione e del livello di servizio delle sezioni viabilistiche interessate dal progetto.

Le attività di analisi e stima hanno previsto:

- L'individuazione delle 2 sezioni stradali (bidirezionali), per un totale di 4 sezioni monodirezionali, in corrispondenza degli interventi di ricucitura e di realizzazione delle nuove viabilità;
- La stima degli attuali flussi veicolari di traffico in prossimità delle sezioni, in termini di TGM e flusso orario di picco, effettuata tramite l'espansione all'universo dei dati campionari FCD dei giorni feriali di novembre 2019;
- La valutazione del livello di saturazione delle sezioni viarie assunte a riferimento in considerazione della tipologia prestazionale stradale, ossia:
 - Per le viabilità dell'area di studio classificabili come strade extraurbane secondarie o strade locali, mediante il calcolo del rapporto orario flusso/capacità, secondo quanto indicato dal HCM *Highway Capacity Manual*;
 - Per le strade classificabili come strade locali non pavimentate (3 viabilità) e per le viabilità caratterizzate da un TGM su base annuale inferiore a 150 veicoli/giorno, si è proceduto alla valutazione della saturazione confrontando il flusso giornaliero medio

con il limite massimo di 150 veicoli al giorno, individuabile quale soglia entro la quale è possibile garantire un buon livello di servizio per le strade non pavimentate²;

- La valutazione del livello di servizio (LOS) delle sezioni viarie di progetto, secondo quanto indicato dal HCM *Highway Capacity Manual*.

I tassi di campionamento utilizzati per l'espansione fanno riferimento ai flussi veicolari rilevati da ANAS, 2019, nelle sezioni delle SS166 e SS19 prossime agli ambiti in esame (Figura 2).

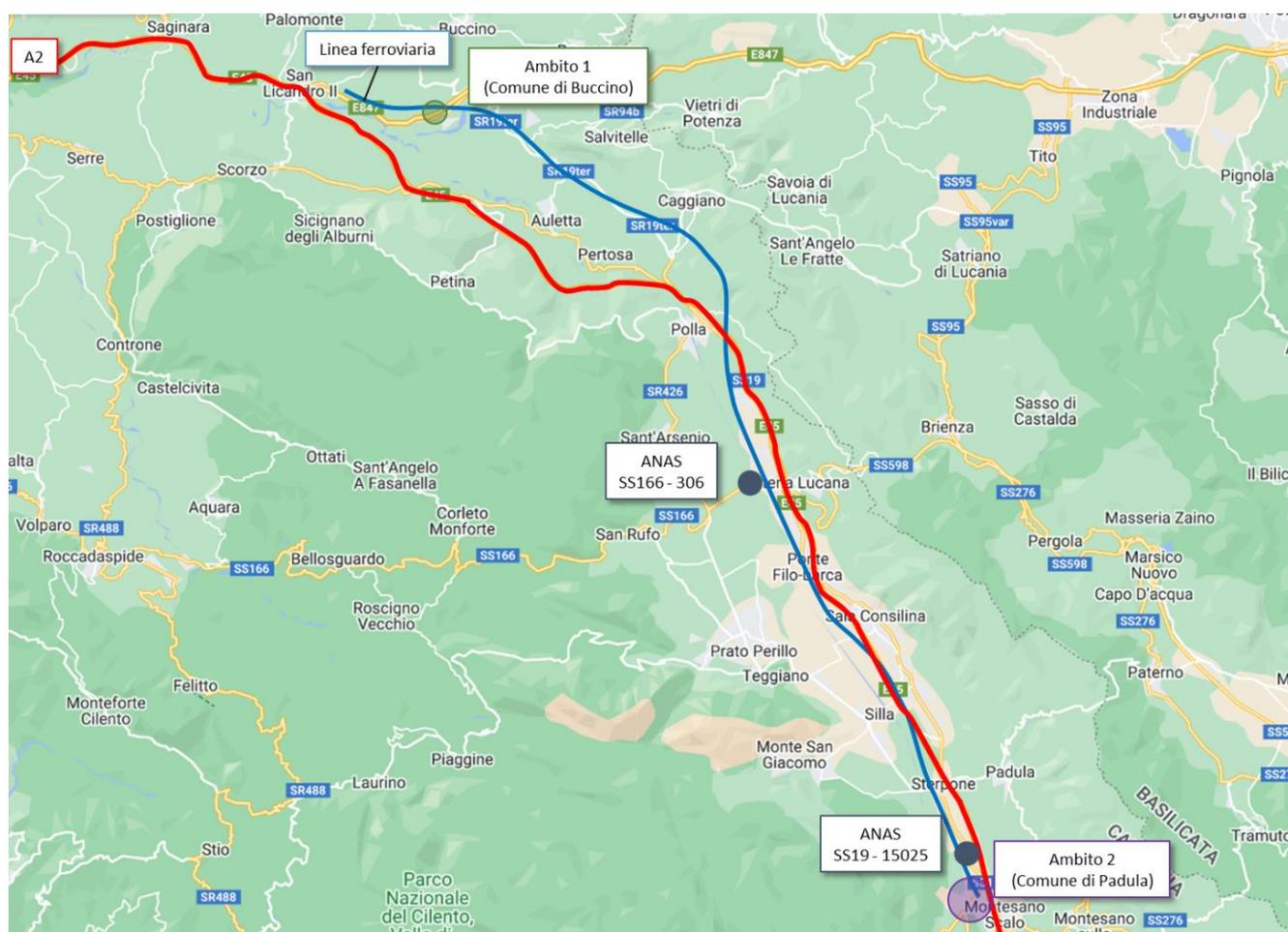


Figura 2 – Ubicazione sezioni ANAS di riferimento rispetto agli ambiti di studio

² Una strada non pavimentata è in grado di fornire un buon livello di servizio con un traffico medio giornaliero dai 150 ai 400 veicoli/giorno (Harral, C. and A. Faiz. "Road deterioration in developing countries : causes and remedies.", 1988).



LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA
NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA
LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO

ANALISI VIABILITA'

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC2A	B1 R 16	RG	TS0003001	B	7 di 16

Nello specifico:

- Per il Comune di Buccino (Ambito 1) è stata presa a riferimento la postazione “306”, nel Comune di Atena Lucana (SA), ubicata lungo la SS166 e quasi equidistante dai 2 ambiti di studio. In corrispondenza della sezione considerata, la rappresentatività del campione FCD in merito ai veicoli leggeri è pari al 1,5% (Tabella 2).
- Per il Comune di Padula (Ambito 2) è stata presa a riferimento la postazione “15025”, ubicata lungo la SS19 nel Comune di Padula (SA), a meno di 2 km di distanza dall’ambito di intervento. In corrispondenza della sezione considerata, la rappresentatività del campione FCD in merito ai veicoli leggeri è pari al 1,5% (Tabella 3).

Tabella 2 – Flussi veicolari FCD a confronto con rilevato ANAS per l’Ambito 1 (Comuni di Buccino)

	FLUSSI VEICOLARI (GIORNALIERI)	
	FCD	Rilievo ANAS
Veicoli leggeri	78	5.202
Veicoli commerciali/pesanti	3	172

Tabella 3 – Flussi veicolari FCD a confronto con rilevato ANAS per l’Ambito 2 (Comune di Padula)

	FLUSSI VEICOLARI (GIORNALIERI)	
	FCD	Rilievo ANAS
Veicoli leggeri	140	9.623
Veicoli commerciali/pesanti	6	353

Con riferimento alla fascia oraria di picco massimo della domanda veicolare, i flussi giornalieri di ciascuna sezione sono stati moltiplicati per un coefficiente proprio dell’ambito di studio³.

³ Per i 2 ambiti di studio (e le relative 2 sezioni) si è quindi proceduto alla determinazione di 2 coefficienti: 0,14 per l’Ambito 1 e 0,10 per l’Ambito 2.



**LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA
NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA
LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO**

ANALISI VIABILITA'

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC2A	B1 R 16	RG	TS0003001	B	8 di 16

2.2. VALUTAZIONE DEL LIVELLO DI SERVIZIO (LOS)

In base a quanto riportato da Harral et al.⁴, le viabilità caratterizzate da un traffico medio giornaliero inferiore a 150 veicoli/giorno sono in grado di fornire un buon livello di servizio. Per le viabilità con traffico giornaliero al di sopra dei 150 veicoli/giorno si è invece proceduto alla determinazione del LOS attuale tramite quanto illustrato nel HCM *Highway Capacity Manual* (Tabella 4) utilizzando, per la valutazione delle velocità medie, i dati FCD del giorno di picco per le viabilità interessate.

Tabella 4 – LOS delle viabilità per classe

Urban Street Class	I	II	III	IV
Range of free-flow speeds (FFS)	90 to 70 km/h	70 to 55 km/h	55 to 50 km/h	55 to 40 km/h
Typical FFS	80 km/h	65 km/h	55 km/h	45 km/h
LOS	Average Travel Speed (km/h)			
A	> 72	> 59	> 50	> 41
B	> 56–72	> 46–59	> 39–50	> 32–41
C	> 40–56	> 33–46	> 28–39	> 23–32
D	> 32–40	> 26–33	> 22–28	> 18–23
E	> 26–32	> 21–26	> 17–22	> 14–18
F	≤ 26	≤ 21	≤ 17	≤ 14

⁴ Una strada non pavimentata è in grado di fornire un buon livello di servizio con un traffico medio giornaliero dai 150 ai 400 veicoli/giorno (Harral, C. and A. Faiz. "Road deterioration in developing countries : causes and remedies.", 1988).

	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO					
	ANALISI VIABILITA'	COMMESSA RC2A	LOTTO B1 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS0003001	REV. B

3. ANALISI FLUSSI ATTUALI E STIMA DEGLI IMPATTI DI PROGETTO

Il capitolo 3 illustra i risultati delle analisi e delle stime per ciascuno dei 2 ambiti di studio, relativamente alla ricostruzione dei flussi di traffico attuale (“scenario attuale”) e alle ipotesi assunte a riferimento per valutare gli impatti indotti dagli interventi di progetto (“scenario di progetto”).

3.1. AMBITO 1 – COMUNE DI BUCCINO

3.1.1. SCENARIO ATTUALE

La base di input per la ricostruzione degli attuali flussi veicolari dell’unica sezione di Ambito 1 ubicata nei pressi di Contrada Mesarico, nel Comune di Buccino (SA), è costituita dai dati FCD del 22 novembre 2019, giorno di picco del mese di novembre 2019 per la viabilità interessata, espansi all’universo utilizzando come coefficiente moltiplicativo l’inverso del tasso di campionamento (Tabella 2). Per i veicoli commerciali/pesanti si è cautelativamente ipotizzato l’utilizzo dei dati FCD riferiti alla media feriale dell’anno 2019 (anziché a un giorno feriale specifico di riferimento), in quanto la media risulta maggiormente significativa e rappresentativa dei flussi complessivi della viabilità in esame.

L’analisi dell’Ambito 1 ha pertanto assunto a riferimento un’unica sezione viabilistica (Figura 3) sulla SP63, in corrispondenza dell’ubicazione dell’intervento alla pk 4+986 e in prossimità del sottopassaggio con la RA5 a nord.

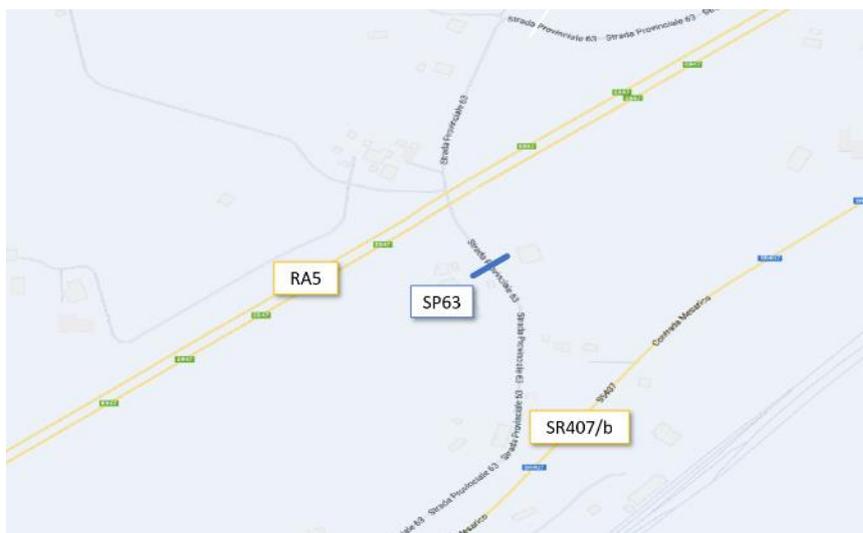


Figura 3 – Ubicazione dell’unica sezione viabilistica oggetto di analisi (in blu) nel Comune di Buccino, presso Contrada Mesarico

	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO					
	ANALISI VIABILITA'	COMMESSA RC2A	LOTTO B1 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS0003001	REV. B

Come evidenziato in **Errore. L'autoriferimento non è valido per un segnalibro.**, la sezione viabilistica analizzata presenta flussi di traffico esigui, anche se riferiti al giorno di picco. In particolare, si rilevano 272 veicoli giornalieri e 70 veicoli nell'ora di picco. Si rileva inoltre che, in un giorno medio feriale, il traffico attuale stimato risulta comunque essere inferiore ai 150 veicoli giornalieri.

Tabella 5 – Flussi attuali stimati (da FCD) nella sezione d'interesse nel Comune di Buccino (Ambito 1), per direzione

SEZIONE	TGM					FLUSSO ORARIO (di picco)				
	VEICOLI LEGGERI		VEICOLI PESANTI		TOT	VEICOLI LEGGERI		VEICOLI PESANTI		TOT
	nord	sud	nord	sud		nord	sud	nord	sud	
SP63	68	202	1	1	272	17	51	1	1	70

3.1.2. SCENARIO DI PROGETTO

La fase di progetto prevede l'innalzamento della quota stradale del tratto della SP63 oggetto di studio, senza alcuna modifica della configurazione della rete viaria, in quanto la nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria, nel contesto in esame, sarà realizzata in galleria.



Figura 4 – Rappresentazione schematica delle viabilità attuali (verde) e di progetto (arancione) nell'area interessata dall'intervento nel Comune di Buccino

	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO					
	ANALISI VIABILITA'	COMMESSA RC2A	LOTTO B1 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS0003001	REV. B

Poiché l'unica viabilità in esame nell'Ambito 1 non presenta flussi maggiori di 150 veicoli/giorno⁵, valore soglia per garantire un buon livello di servizio per strade locali/vicinali, si può concludere che il livello di servizio garantito dalla SP63 in corrispondenza dell'intervento risulta essere soddisfacente sia nello scenario attuale sia in quello di progetto, trattandosi di un intervento che non modifica la configurazione della rete viaria.

3.2. AMBITO 2 – COMUNE DI PADULA

3.2.1. SCENARIO ATTUALE

La base di input per la ricostruzione degli attuali flussi veicolari dell'unica sezione oggetto di analisi nel Comune di Padula, ubicata sulla SS517 fra Padula e Buonabitacolo, è costituita dai dati FCD del 15 novembre 2019⁹, giorno di picco del mese di novembre 2019 per la viabilità interessata, espansi all'universo utilizzando come coefficiente moltiplicativo l'inverso del tasso di campionamento (*Tabella 3*).

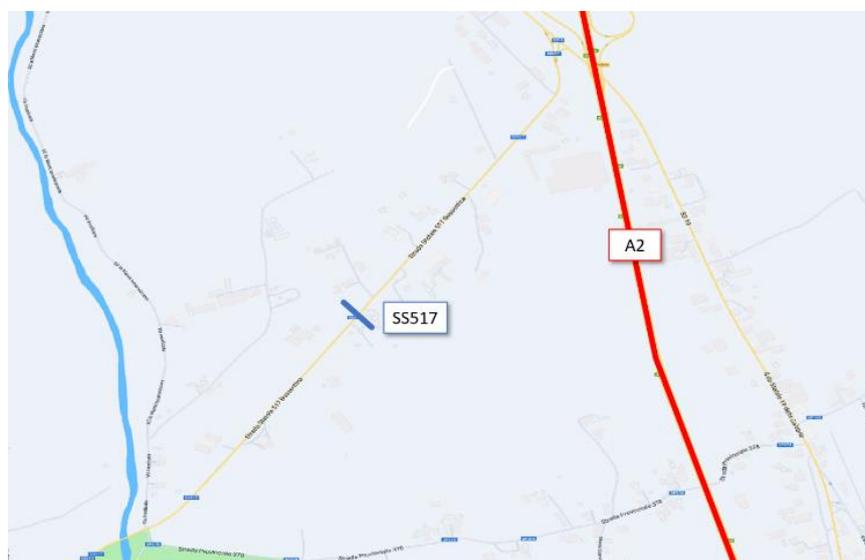


Figura 5 – Ubicazione dell'unica sezione viabilistica oggetto di analisi (in blu) nel Comune di Padula, fra Padula e Buonabitacolo

⁵ Una strada non pavimentata è in grado di fornire un buon livello di servizio con un traffico medio giornaliero dai 150 ai 400 veicoli/giorno (Harral, C. and A. Faiz. "Road deterioration in developing countries : causes and remedies.", 1988).

⁹ Per i flussi dei veicoli commerciali/pesanti è stata utilizzata la media dei giorni feriali di novembre 2019 in quanto più rappresentativa, per tale tipologia veicolare, rispetto al giorno di picco.

	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO					
	ANALISI VIABILITA'	COMMESSA RC2A	LOTTO B1 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS0003001	REV. B

Come evidenziato in *Tabella 6*, la sezione viabilistica analizzata sulla SS517 in corrispondenza dell'ubicazione dell'intervento al pk 48+955 presenta flussi di traffico rilevanti, con ~11.400 veicoli giornalieri e ~1.200 veicoli nell'ora di picco.

Tabella 6 – Flussi attuali stimati (da FCD) nella sezione d'interesse nel Comune di Padula (Ambito 2), per direzione

SEZIONE	TGM					FLUSSO ORARIO (di picco)				
	VEICOLI LEGGERI		VEICOLI PESANTI		TOT	VEICOLI LEGGERI		VEICOLI PESANTI		TOT
	nord	sud	nord	sud		nord	sud	nord	sud	
SS517	5.391	5.666	169	171	11.397	551	579	18	18	1.166

In *Tabella 7* è riportato il livello attuale di saturazione (flusso orario di picco / capacità oraria) per la SS517, pari a 37,9% in direzione nord e 39,8% in direzione sud.

Tabella 7 – Capacità oraria stimata e livelli di saturazione attuali delle sezioni dell'Ambito 2

SCENARIO	SEZIONE STRADALE	DIREZIONE	CAPACITÀ	SATURAZIONE
Attuale	SS517	Nord	1.500	37,9%
	SS517	Sud	1.500	39,8%

In *Tabella 8* è riportato il LOS attuale per la sezione ubicata lungo la SS517, determinato in base a quanto illustrato nel HCM *Highway Capacity Manual* (*Tabella 9*). Per la valutazione delle velocità medie nelle sezioni interessate sono stati usati i dati FCD del 15 novembre 2019, giorno di picco del mese di novembre 2019 per la SS517 nella sezione oggetto di studio.

Tabella 8 – LOS attuale delle sezioni dell'Ambito 2

	VIABILITÀ	DIREZIONE	FLUSSO ORARIO (di picco)	VELOCITÀ MAX	CLASSE	VELOCITÀ MEDIA (FCD)	LOS
Attuale	SS517	Nord	569	50	IV	57,35	A
	SS517	Sud	597	50	IV	66,33	A

	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO					
	ANALISI VIABILITA'	COMMESSA RC2A	LOTTO B1 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS0003001	REV. B

Tabella 9 – LOS delle viabilità per classe

Urban Street Class	I	II	III	IV
Range of free-flow speeds (FFS)	90 to 70 km/h	70 to 55 km/h	55 to 50 km/h	55 to 40 km/h
Typical FFS	80 km/h	65 km/h	55 km/h	45 km/h
LOS	Average Travel Speed (km/h)			
A	> 72	> 59	> 50	> 41
B	> 56–72	> 46–59	> 39–50	> 32–41
C	> 40–56	> 33–46	> 28–39	> 23–32
D	> 32–40	> 26–33	> 22–28	> 18–23
E	> 26–32	> 21–26	> 17–22	> 14–18
F	≤ 26	≤ 21	≤ 17	≤ 14

3.2.2. SCENARIO DI PROGETTO

L'intervento di progetto prevede la realizzazione di un parcheggio a servizio della nuova stazione ferroviaria di Buonabitacolo, a cui si avrà accesso attraverso una nuova viabilità collegata alla SS517 (Figura 6).

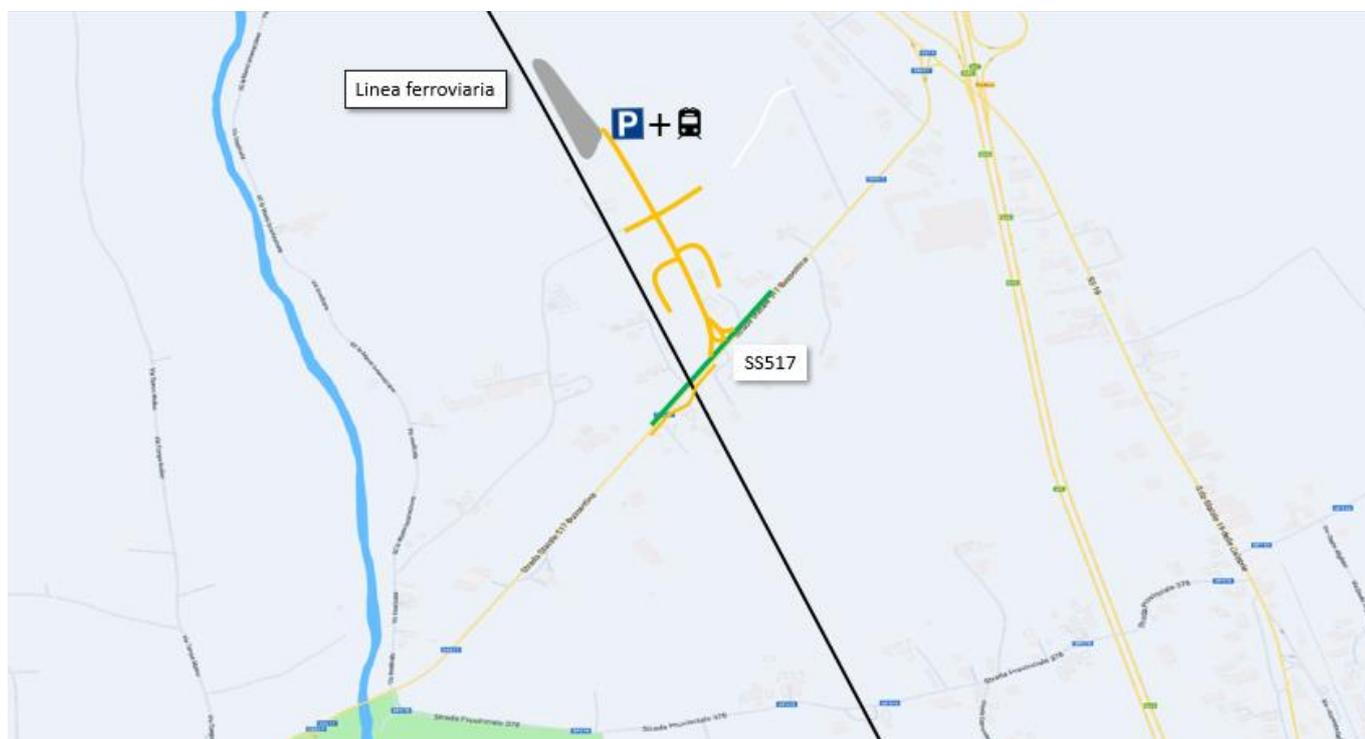


Figura 6 – Rappresentazione schematica delle viabilità attuali (verde) e delle viabilità di progetto (arancione) nell'area interessata dagli interventi nel Comune di Padula, in corrispondenza della nuova stazione ferroviaria di Buonabitacolo (Ambito 2)

	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO					
	ANALISI VIABILITA'	COMMESSA RC2A	LOTTO B1 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS0003001	REV. B

Relativamente ai flussi veicolari nello scenario di progetto (*Tabella 9*), è necessario pertanto considerare la domanda aggiuntiva indotta dalla nuova stazione ferroviaria di Buonabitacolo.

Tabella 10 – Flussi stimati in fase di progetto nella sezione di interesse per la SS517, per direzione

SEZIONE	TGM					FLUSSO ORARIO (di picco)				
	VEICOLI LEGGERI		VEICOLI PESANTI		TOT	VEICOLI LEGGERI		VEICOLI PESANTI		TOT
	nord	sud	nord	sud		nord	sud	nord	sud	
SS517	5.725	6.017	179	181	12.102	585	615	19	19	1.238

Il flusso aggiuntivo indotto è stato stimato a partire dal numero previsto di spostamenti giornalieri in ingresso/uscita indotti dalla nuova stazione ferroviaria di Buonabitacolo, il cui limite massimo risulta essere pari a 800, e dalla previsione della loro suddivisione per *modal share* di accesso (TPL, Kiss&Ride, Sosta Breve, Park&Ride, Taxi)¹⁰. Sono state inoltre formulate le seguenti principali *assumption*:

- I flussi veicolari in ingresso e in uscita dall'area antistante la stazione di progetto sono ripartiti sulla SS517 sulla base delle percentuali di flusso transitante nello scenario attuale nelle due direzioni (rispettivamente 49% verso nord e 51% verso sud);
- È stato ipotizzato che il percorso di un veicolo in uscita sia il medesimo di quello in ingresso all'area di sosta.

Utilizzando come coefficiente moltiplicativo per l'ora di picco quello specifico della sezione oggetto di studio¹¹, il flusso aggiuntivo può essere stimato in 34 veicoli leggeri in direzione nord e 36 in direzione sud e 1 veicolo commerciale/pesante per direzione.

Come evidenziato in *Tabella 11*, gli interventi di progetto non inducono impatti significativi sulla SS517, in quanto la saturazione risulta contenuta entro valori accettabili e comunque prossimi ai livelli dello scenario attuale.

¹⁰ Fonte: stime a partire dai dati contenuti nell'allegato "2111116 – DST Prime Analisi Salerno–Reggio AV". Relativamente al Park&Ride è stato considerato un coefficiente medio di riempimento del veicolo (numero medio passeggeri incluso il conducente) pari a 1,15, (17° Rapporto sulla mobilità degli italiani, ISFORT, 2019, in relazione all'area "Sud e Isole").

¹¹ Pari a 0,10.

	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO					
	ANALISI VIABILITA'	COMMESSA RC2A	LOTTO B1 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS0003001	REV. B

Tabella 11 – Capacità oraria stimata e livelli di saturazione in fase di progetto delle sezioni dell'Ambito 2

SCENARIO	INTERVENTI INTRODOTTI	SEZIONE STRADALE	DIREZIONE	CAPACITÀ	SATURAZIONE
Progetto	Realizzazione di una nuova viabilità d'accesso al parcheggio a servizio della nuova stazione ferroviaria di Buonabitacolo	SS517	Nord	1.500	40,3%
		SS517	Sud	1.500	42,3%

4. CONCLUSIONI

L'analisi del deflusso veicolare, oggetto del presente documento, rientra nell'ambito del progetto della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria, con riferimento alle tratte tra Romagnano e Buonabitacolo (Lotto 1b).

Il tracciato ferroviario nell'ambito dell'area di studio è ubicato in territori prevalentemente periferici e rurali dei Comuni di Buccino e Padula, in Provincia di Salerno, con una diradata struttura insediativa.

Lo studio riguarda la realizzazione di interventi di ricucitura e di realizzazione di nuove viabilità a servizio della ferrovia ed è in particolare finalizzato a ricostruire e verificare lo scenario attuale della viabilità veicolare nelle sezioni stradali interessate dagli interventi e a valutare conseguentemente gli impatti ai flussi veicolari delle fasi di progetto.

Gli obiettivi dello studio sono stati perseguiti attraverso la stima dei flussi veicolari attuali delle viabilità interessate dagli interventi oggetto di studio, tramite estrazione e analisi di dati FCD e studi ad hoc sul contesto e, a seconda della tipologia di viabilità, la valutazione del livello di saturazione (flusso/capacità) e del livello di servizio. In base alle *assumption* e alle ipotesi di reindirizzamento, sono stati analizzati i flussi e le saturazioni delle viabilità nello scenario di progetto.

Considerando le 2 sezioni assunte a riferimento, ciascuna localizzata in uno dei 2 ambiti di intervento, i flussi maggiormente rilevanti sono presenti attualmente in corrispondenza della sezione ubicata nell'Ambito 2 sulla SS517 e risultano pari a 11.397 veicoli giornalieri e 1.166 veicoli nell'ora di picco. Nello scenario di progetto tale sezione viabilistica sarà inoltre interessata dalla domanda veicolare aggiuntiva indotta dalla nuova stazione ferroviaria di Buonabitacolo.

In considerazione della capacità oraria della sezione stradale di progetto stimata in 1.500 veicoli orari in entrambe le direzioni e dei reindirizzamenti conseguenti agli interventi previsti nello scenario di



**LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA
NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA
LOTTO 1B ROMAGNANO – BUONABITACOLO**

ANALISI VIABILITA'

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC2A	B1 R 16	RG	TS0003001	B	16 di 16

progetto, la saturazione (flusso orario di picco / capacità oraria) risulta essere non superiore a 41% per la direzione nord e 43% per la direzione sud.

In relazione alla restante viabilità, infine, le stime effettuate non evidenziano impatti significativi rispetto allo scenario attuale sulle *performance* della rete.