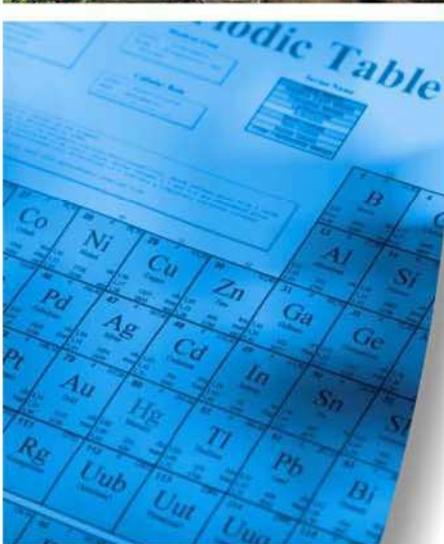




RELAZIONE VIABILE



Committente:

Gruppo Mastrotto S.p.A.

Località:

Via Della Concia, 156 - Arzignano

Progetto:

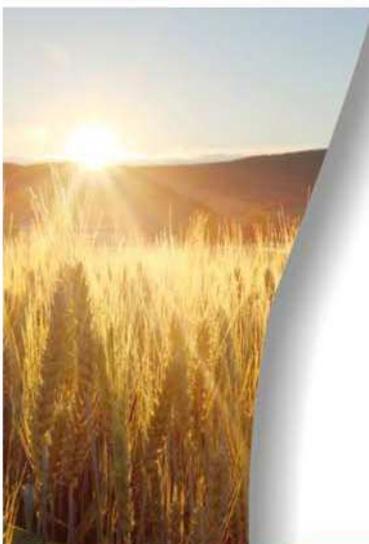
Progetto aumento potenzialità produttiva

Data:

Giugno 2016

Autori:

arch. Roberta Patt



ECOCHEM S.r.l.
Via L. L. Zamenhof, 22
36100 Vicenza

Tel. 0444.911888
Fax 0444.911903

info@ecochem-lab.com
www.ecochem-lab.com

INDICE

1 INTRODUZIONE	2
2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	2
3 RETE VIARIA DI AFFERENZA	3
4 REPERIMENTO E ANALISI DEI DATI DI TRAFFICO	4
5 DISTRIBUZIONE DEGLI ACCESSI	6
6 MOVIMENTI VEICOLARI ATTUALI E FUTURI	7
7 INCIDENZA DEI MOVIMENTI PRODOTTI DALLA DITTA SULLA VIABILITA'	8

Arch. Roberta Patt – Riproduzione totale o parziale vietata

1 INTRODUZIONE

La presente relazione viabile costituisce un allegato dello Studio di Impatto Ambientale commissionato dalla ditta Gruppo Mastrotto S.p.A., con sede legale nel Comune di Arzignano (VI) via Quarta Strada n. 7 e si riferisce al sito di via della Concia n. 156 sempre nel territorio comunale di Arzignano.

Il progetto prevede l'ampliamento della potenzialità produttiva, relativamente all'attività di riviera e concia del pellame, mediante un aumento dell'orario di funzionamento impianti e un cambio di destinazione d'uso di alcuni bottali, attualmente dedicati alla fase post concia e in futuro dedicati alla riviera e alla concia.

Le modifiche impiantistiche, relative alla destinazione d'uso, che si intendono attuare, porteranno il complesso industriale a una capacità di produzione superiore alle 12 tonnellate al giorno di prodotto finito.

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area in cui sorge il complesso produttivo è quella porzione dell'area industriale del Comune di Arzignano posta a Sud e delimitata a Nord e ad Est da via della Concia, a Sud ad Ovest da altre proprietà.

L'accesso alla ditta avviene per mezzo di due intersezioni a precedenza, una tra via della Concia e via Del Lavoro, e la seconda tra via Terza Strada e la stessa via del Lavoro. Quest'ultima attraversa la zona industriale da Nord Ovest (verso il centro di Arzignano) a Sud Est (dove si incrocia con SP 105).

Di seguito la visualizzazione dell'inquadramento territoriale del complesso produttivo oggetto di studio.

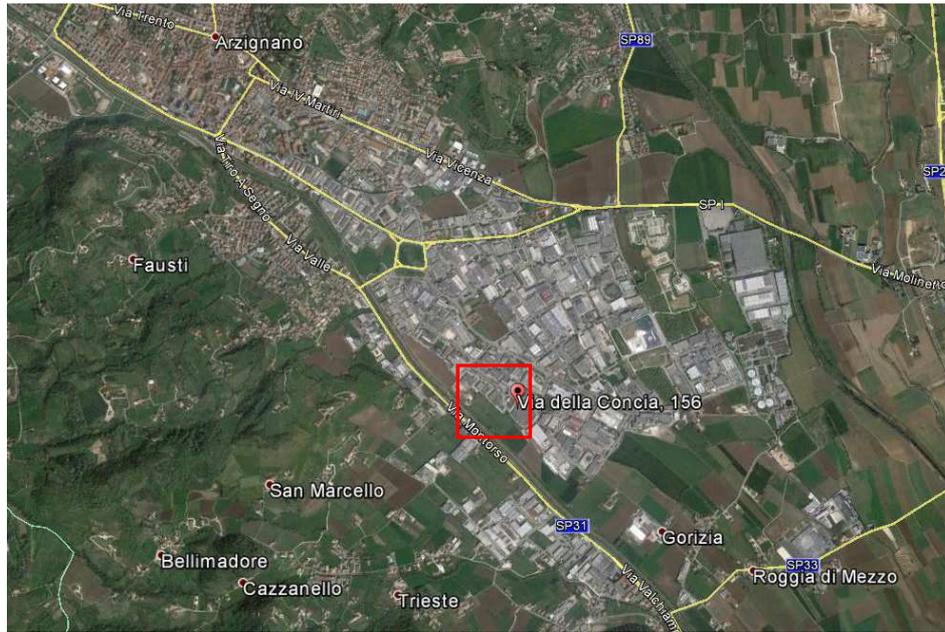


figura n. 1- inquadramento territoriale

3 RETE VIARIA DI AFFERENZA

La rete viaria esistente è costituita da strade regionali e provinciali, in particolare si evidenziano la SR 11, la SP 1 e la SP 31 che collegano il sito in studio all'Autostrada A4 Milano-Venezia tramite i caselli di Alte di Montecchio Maggiore e Montebello Vicentino.

La figura n. 2 evidenzia il percorso utilizzato dai mezzi pesanti in uscita/entrata dal/al casello di Montecchio lungo circa 10 km, mentre la figura 3 evidenzia il percorso uscita/entrata dal/al casello autostradale di Montebello posto ad una distanza di circa 11 km.

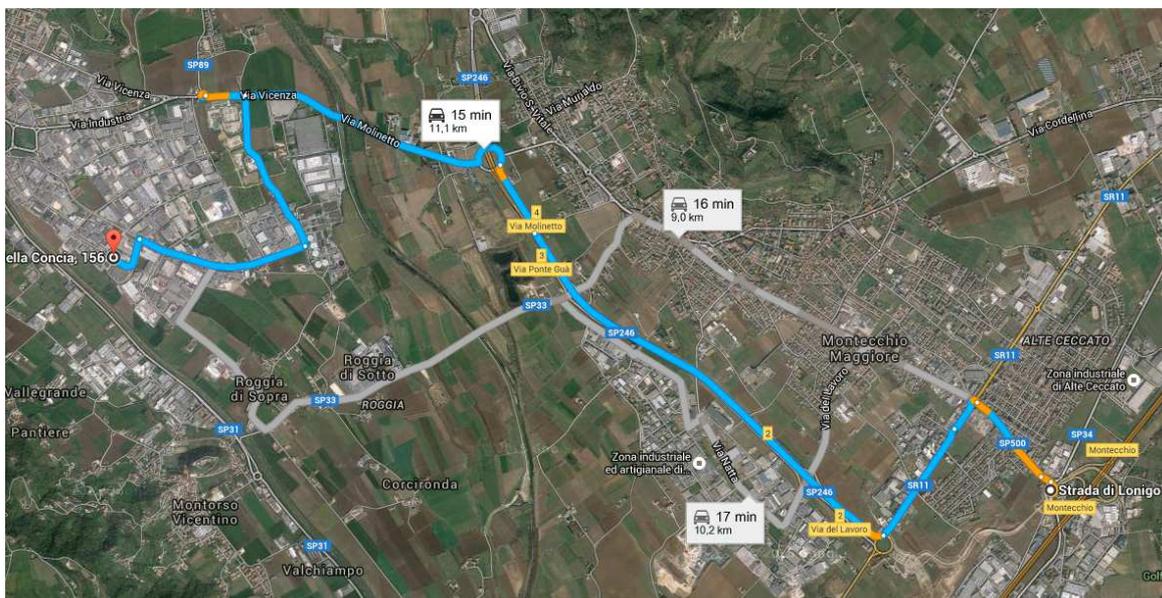


figura n. 2- percorso dall'uscita autostradale di Montecchio in entrata alla ditta

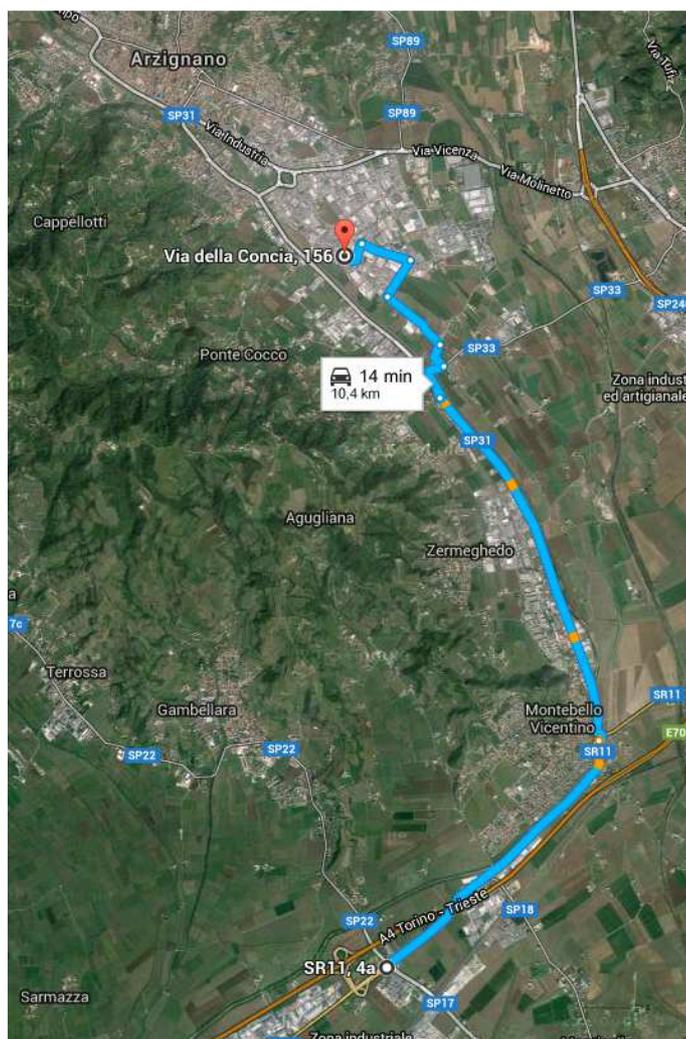


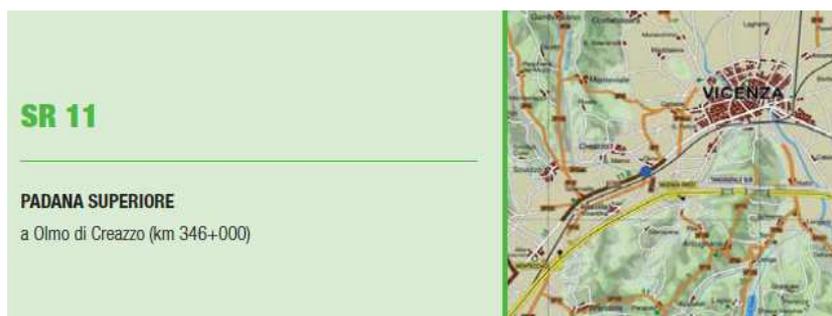
figura n. 3- percorso dall'uscita autostradale di Montebello in entrata alla ditta

4 REPERIMENTO E ANALISI DEI DATI DI TRAFFICO

Come evidenziato dalle figure 2 e 3, i mezzi di trasporto diretti alla ditta utilizzano quasi esclusivamente la viabilità extraurbana rappresentata nel primo caso (figura n. 2) dalla SP 1 e dalla SR 11 Padana Superiore, mentre nel secondo caso (figura n. 3) dalla SR 11 e dalla SP 31.

Di tali arterie sono stati reperiti i risultati di alcune campagne di rilievo condotte dalla Provincia di Vicenza, sia nell'ambito del "Progetto SIRSE - Monitoraggio Sistema Informativo per la Rete Stradale Extraurbana (anni dal 2000 al 2007), sia per proprio conto durante la campagna di traffico svoltasi nel 2006.

Nello specifico, di seguito, si riportano i dati di due sezioni della SR 11, una verso Nord (Vicenza) e una verso Sud (Montecchio).

**SR 11****PADANA SUPERIORE**

a Olmo di Creazzo (km 346+000)

CODICE SEZIONE	3460
PROGRESSIVA CHILOMETRICA	346+000
LOCALITÀ	Olmo di Creazzo
COMUNE	Altavilla Vicentina
DIREZIONE A	verso Vicenza
DIREZIONE B	verso Montecchio M. – Verona
LIMITE DI VELOCITÀ	90 km/h
LARGHEZZA CARREGGIATA	7,90 m

Parametri	Anno							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Giornate di rilievo	13	2	-	4	24	12	20	14
Traffico Diurno Medio								
<i>TDM_{eriiale}</i>	16.872	18.315	-	16.548	17.759	19.967	19.770	18.842
<i>TDM_{abato}</i>	16.287	17.680	-	15.975	17.143	19.725	19.085	18.188
<i>TDM_{estivo}</i>	11.014	11.956	-	10.803	11.593	13.034	12.906	12.300
<i>TDM</i>	15.951	17.316	-	15.645	16.790	11.878	18.692	17.814
Traffico Giornaliero Medio								
<i>TGM_{eriiale}</i>	24.527	27.214	-	24.603	26.749	28.601	28.898	26.983
<i>TGM_{abato}</i>	27.132	30.104	-	27.216	29.590	31.639	31.967	29.849
<i>TGM_{estivo}</i>	20.890	23.179	-	20.955	22.782	24.630	24.613	22.982
<i>TGM</i>	24.380	27.050	-	24.455	26.588	28.429	28.724	26.821
Flusso 30° Ora								
<i>Direzione A</i>	946	962	-	1.099	1.055	1.012	1.109	1.194
<i>Direzione B</i>	911	1.027	-	992	1.015	1.007	981	966
<i>Direzione A+B</i>	1.819	1.958	-	1.930	1.977	1.995	2.048	2.134
Punta Bioraria 7.00 – 9.00								
<i>Direzione A</i>	1.693	1.751	-	1.937	1.766	-	-	2.070
<i>Direzione B</i>	1.508	1.475	-	1.630	1.576	-	-	1.702
<i>Direzione A+B</i>	3.201	3.226	-	3.567	3.342	-	3.801	3.772
Punta Bioraria 17.00 – 19.00								
<i>Direzione A</i>	1.727	1.732	-	1.691	1.801	-	-	2.092
<i>Direzione B</i>	1.683	1.944	-	1.800	1.907	-	-	1.767
<i>Direzione A+B</i>	3.410	3.676	-	3.491	3.708	-	3.813	3.859
Velocità								
<i>V10 (km/h)</i>	89	89	-	-	87	87	-	85
<i>V50 (km/h)</i>	72	71	-	-	67	66	-	65
Composizione veicolare								
<i>Autoveature</i>	87,68%	87,60%	-	-	93,15%	85,64%	-	86,78%
<i>Comm. leggeri</i>	7,74%	8,08%	-	-	4,39%	8,95%	-	7,85%
<i>Comm. pesanti</i>	4,58%	4,32%	-	-	2,46%	5,41%	-	5,37%

N.B.: i dati in corsivo sono stimati su un numero ridotto di giornate di rilievo

figura n. 4- dati di traffico SR 11- Progetto SIRSE Provincia di Vicenza

Nelle due direzioni di marcia, sono stati conteggiati una media di 26.821 veicoli nei due sensi di marcia con una percentuale del 5,37% di mezzi pesanti.

La figura n. 5 evidenzia i dati relativi alla Strada Provinciale 31.



CODICE SEZIONE	0033
PROGRESSIVA CHILOMETRICA	3+300
LOCALITÀ	Montorso
COMUNE	Montorso Vicentino
DIREZIONE A	verso Arzignano
DIREZIONE B	verso SR 11 – Montebello Vicentino
LIMITE DI VELOCITÀ	50 km/h
LARGHEZZA CARREGGIATA	6,50 m

Parametri	Anno								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Giornate di rilievo	12	4	-	8	4	15	24	14	
Traffico Diurno Medlo	<i>TDM_{eriiale}</i>	13.896	13.173	-	13.462	12.898	14.858	14.496	12.602
	<i>TDM_{abato}</i>	10.496	9.949	-	10.168	9.742	11.223	10.949	9.518
	<i>TDM_{estivo}</i>	7.739	7.336	-	7.497	7.183	8.275	8.073	7.018
	<i>TDM</i>	12.531	11.879	-	12.140	11.631	13.398	13.072	11.364
Traffico Giornaliero Medlo	<i>TGM_{eriiale}</i>	17.050	16.462	-	16.863	15.903	18.112	18.052	15.775
	<i>TGM_{abato}</i>	14.715	14.207	-	14.553	13.725	15.631	15.579	13.615
	<i>TGM_{estivo}</i>	11.753	11.348	-	11.624	10.963	12.485	12.443	10.874
	<i>TGM</i>	15.960	15.409	-	15.784	14.886	16.954	16.897	14.766
Flusso 30° Ora	<i>Direzione A</i>	888	802	-	877	703	711	773	718
	<i>Direzione B</i>	829	782	-	876	836	932	970	872
	<i>Direzione A+B</i>	1.654	1.515	-	1.672	1.502	1.532	1.602	1.483
Punta Bioraria 7.00 – 9.00	<i>Direzione A</i>	1.136	1.140	-	1.062	815	1.113	1.092	1.111
	<i>Direzione B</i>	1.468	1.521	-	1.666	1.616	1.618	1.612	1.527
	<i>Direzione A+B</i>	2.604	2.661	-	2.728	2.531	2.731	2.704	2.638
Punta Bioraria 17.00 – 19.00	<i>Direzione A</i>	1.577	1.525	-	1.377	1.386	1.359	1.239	1.346
	<i>Direzione B</i>	1.483	1.455	-	1.468	1.480	1.474	1.386	1.474
	<i>Direzione A+B</i>	3.060	2.980	-	2.845	2.866	2.833	2.625	2.820
Velocità	<i>V10 (km/h)</i>	88	89	-	87	87	90	88	88
	<i>V50 (km/h)</i>	65	68	-	66	65	70	67	66
Composizione veicolare	<i>Autovetture</i>	72,96%	72,58%	-	69,99%	72,07%	68,90%	73,24%	72,93%
	<i>Comm. leggeri</i>	14,28%	14,12%	-	14,86%	13,29%	14,87%	11,03%	10,89%
	<i>Comm. pesanti</i>	12,76%	13,30%	-	15,15%	14,64%	16,23%	15,73%	16,18%

N.B.: i dati in corsivo sono stimati su un numero ridotto di giornate di rilievo

figura n. 5- dati di traffico SP 31- Progetto SIRSE Provincia di Vicenza

Nei due sensi di marcia sono stati registrati 14.766 veicoli di cui il 16,18% commerciali pesanti.

5 DISTRIBUZIONE DEGLI ACCESSI

L'accesso/egresso alla/dalla ditta è ubicato su via della Concia, raggiungibile percorrendo via del Lavoro attraverso due intersezioni regolate a precedenza con via Terza Strada a Nord-Ovest e via della Concia a Sud-Est come meglio identificate nella figura n.6.



figura n. 6- localizzazione intersezioni e accessi/egressi

6 MOVIMENTI VEICOLARI ATTUALI E FUTURI

Per semplicità di esposizione si riportano di seguito le tabelle riassuntive di configurazione attuale e futura.

I mezzi pesanti movimentati dalla ditta contengono circa 22,5 tonnellate di merce ciascuno (0,03 t x 750 pelli grezze).

Va evidenziato che i dati relativi ai movimenti veicolari generati dalla ditta, fanno riferimento all'intera settimana e che, per semplicità verranno distribuiti equamente nei sei giorni lavorativi previsti allo stato futuro.

	Stato di fatto (5 calcinaio) (6 concia)	Stato di progetto (7 calcinaio) (7 concia)	Differenza
Pelli/camion	750	750	0
Peso pelle grezzo (t)	0,03	0,03	0
Giorni lavorati/sett.	5	6	1
Prodotto grezzo (t/g)	38,57	54	15,43
Prodotto finito (t/g)	<12	>12	
Camion/sett.	9	12	3

Dalla tabella si evince che allo stato futuro, la ditta avrà un aumento del prodotto finito che corrisponderà necessariamente ad una crescita proporzionale di mezzi pesanti in movimento corrispondente a 3 camion/settimana che, considerando 6 giorni lavorativi a settimana (un giorno in più rispetto all'attuale), corrisponde ad una media giornaliera di 0,5 mezzi pesanti/giorno e 1 movimento veicolare/giorno.

7 INCIDENZA DEI MOVIMENTI PRODOTTI DALLA DITTA SULLA VIABILITA'

Come già esposto i dati riferiti ai movimenti prodotti dalla ditta si riferiscono alla settimana, quindi possiamo considerare una media giornaliera di:

Attuale	Futuro
1,8 camion/giorno	2 camion/giorno

Considerato i dati di traffico reperiti in bibliografia e riferiti alla viabilità di adduzione alla ditta, di seguito si riporta schematicamente una stima dell'incidenza dei veicoli indotti dalla ditta allo stato futuro, considerando di suddividere le provenienze e le destinazioni equamente nelle due direzioni verso i caselli autostradali di Montecchio e Montebello.

SR 11	SP 31
Traffico medio giornaliero in entrambe i sensi di marcia 26.821 veicoli	Traffico medio giornaliero in entrambe i sensi di marcia 14.766 veicoli
Percentuale di mezzi pesanti 5,37% (1.440)	Percentuale di mezzi pesanti 16,18% (2.389)
Media veicoli generati dalla ditta/giorno 2	Media veicoli generati dalla ditta/giorno 2
Incidenza dei veicoli generati dalla ditta sui mezzi pesanti 0,13%	Incidenza dei veicoli generati dalla ditta sui mezzi pesanti 0,08%

In conclusione l'incidenza dei mezzi generati dalla ditta allo stato futuro risulta irrilevante in rapporto al totale dei veicoli transitanti sulla rete stradale di adduzione al sito.

CONCLUSIONI

La presente relazione viabile costituisce un allegato dello Studio di Impatto Ambientale commissionato dalla ditta Gruppo Mastrotto S.p.A., con sede legale nel Comune di Arzignano (VI) via Quarta Strada n. 7 e si riferisce al sito di via della Concia n. 156 sempre nel territorio comunale di Arzignano.

L'area in cui sorge il complesso produttivo è quella porzione dell'area industriale del Comune di Arzignano posta a Sud e delimitata a Nord e ad Est da via della Concia, a Sud ad Ovest da altre proprietà.

La rete viaria esistente è costituita da strade regionali e provinciali, in particolare si evidenziano la SR 11, la SP 1 e la SP 31 che collegano il sito in studio all'Autostrada A4 Milano-Venezia tramite i caselli di Alte di Montecchio Maggiore e Montebello Vicentino.

Di tali arterie sono stati reperiti i risultati di alcune campagne di rilievo condotte dalla Provincia di Vicenza, sia nell'ambito del "Progetto SIRSE - Monitoraggio Sistema Informativo per la Rete Stradale Extraurbana (anni dal 2000 al 2007), sia per proprio conto durante la campagna di traffico svoltasi nel 2006.

Sono stati riportati i dati sui movimenti veicolari allo stato attuale e stimati gli stessi allo stato futuro.

Il risultato del presente studio ha evidenziato che l'incidenza dei mezzi indotti/generati dalla ditta allo stato futuro, sia sul totale del traffico circolante sia sulla percentuale dei mezzi pesanti, è trascurabile.

ORDINE
ROBERTA
PATT
ARCHITETTO
n° 2000
PROV. VI
ARCHITETTO

Roberta Patt