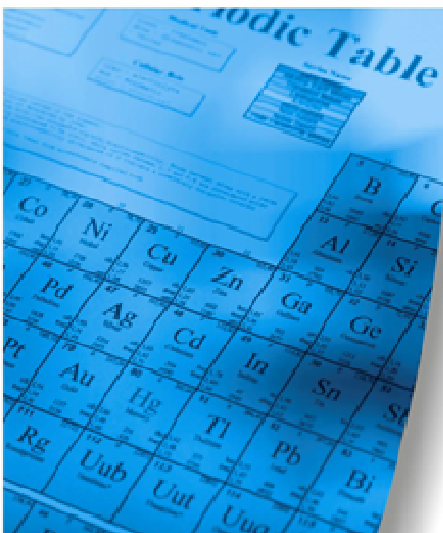




STUDIO VIABILE



Committente:

I.C. Industria Conciaria S.r.l.

Località:

Via Sesta Strada, 21 - 36071 Arzignano (VI)

Progetto:

**VARIAZIONE IMPIANTI DI CONCIA E CONSEGUENTE
ASSOGGETTAMENTO A NORMATIVA A.I.A.**

Data:

Settembre 2016

Autore:

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

INDICE	1
1 INTRODUZIONE	2
2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	2
3 RETE VIARIA DI AFFERENZA	3
4 REPERIMENTO E ANALISI DEI DATI DI TRAFFICO	5
5 DISTRIBUZIONE DEGLI ACCESSI	8
6 MOVIMENTI VEICOLARI ATTUALI E FUTURI	9
7 INCIDENZA DEI MOVIMENTI PRODOTTI DALLA DITTA SULLA VIABILITA'	9

Arch. Roberta Patt – Riproduzione totale o parziale vietata

1 INTRODUZIONE

La presente relazione viabile costituisce un allegato allo Studio di Impatto Ambientale, commissionato dalla ditta I.C. Conciaria S.r.l., con sede legale ed operativa nel Comune di Arzignano, (VI), via Sesta Strada n. 21, è svolto per il sito stesso, ed è finalizzato ad analizzare gli impatti ambientali, derivanti dall'attività di riviera e concia del pellame. L'analisi degli impatti include anche la componente traffico che varrà approfondita dal presente studio.

L'attività in essere subisce una variazione impiantistica mediante un cambio di destinazione d'uso di alcuni bottali, alcuni attualmente dedicati alla fase di rinverdimento e in futuro dedicati alla riviera e alla concia.

Le modifiche impiantistiche, relative alla destinazione d'uso dei bottali, che si intendono attuare, porteranno il complesso industriale a una capacità di produzione superiore alle 12 tonnellate al giorno di prodotto finito. Ciò comporterà l'assoggettabilità alla normativa IPPC, per cui viene contestualmente presentata domanda di autorizzazione integrata ambientale.

La variazione impiantistica proposta, non comportando un aumento significativo di produttività, non prevede l'aumento di mezzi atti al trasporto del materiale. Il presente studio provvederà a valutare l'incidenza dei veicoli attratti/generati dalla ditta allo stato attuale e futuro.

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area in cui sorge il complesso produttivo è ubicata all'interno della zona Artigianale del comune di Arzignano, a Sud del centro abitato, in via Sesta Strada che attraversa la zona industriale da Sud Ovest a Nord Est e collega via del Lavoro a via della Tecnica. Tale area è delimitata a Nord da via Quarta Strada, a Sud da via Sesta Strada, ad Est e ad Ovest da capannoni a destinazione produttiva.

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

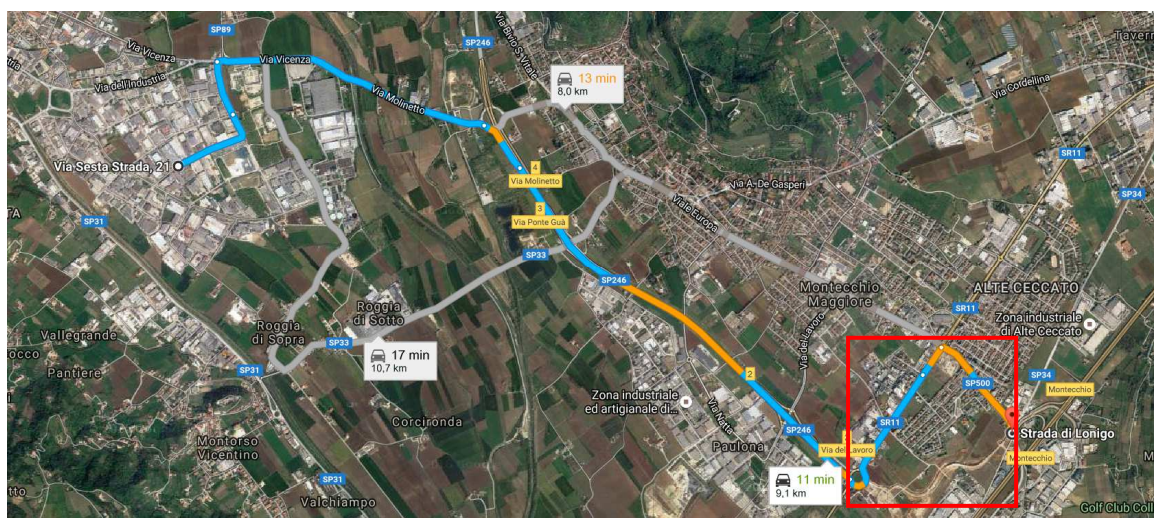


figura n. 1- inquadramento territoriale

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, la SP 246 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 dalla ditta al casello di Montecchio di circa 9 km, mentre la figura 3 evidenzia il percorso dalla ditta al



casello autostradale di Montebello che dista circa 13 km.

figura n. 2- percorso dalla ditta al casello autostradale di Montecchio

La parte finale del percorso tracciato nella figura n. 2 è stato recentemente modificato dall'apertura della cosiddetta "Bretella di Alte Ceccato" inaugurata a luglio di quest'anno. La Bretella di Alte, il cui nome tecnico è "variante alla SP 500 in direzione est" è un collegamento lungo 1,5 km tra la Sp 246 e il casello di Montecchio Maggiore, attraverso i confini del territorio di Brendola. La strada, la cui larghezza è di circa 4 metri per corsia, consente di dirottare fuori dall'abitato di Alte Ceccato riducendo traffico e rallentamenti (vedi figura n. 3).



figura n. 3- variante alla SP 500

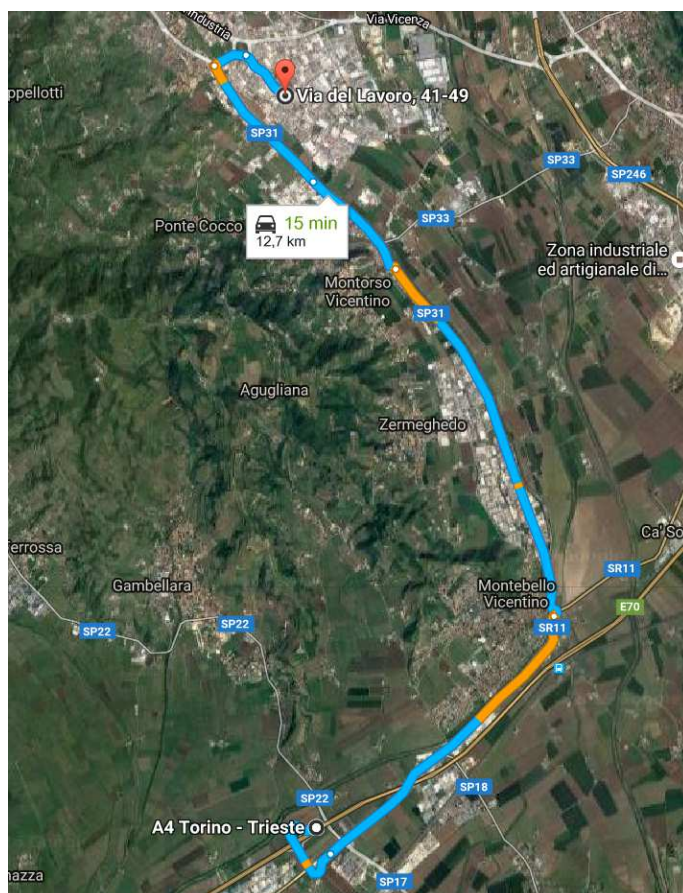


figura n. 4- percorso dalla Ditta al casello autostradale di Montebello

Altra modifica alla viabilità della zona consiste nella parziale riorganizzazione della ZI con la creazione di un sistema di sensi unici in Seconda, Quarta e Sesta Strada. Nello specifico, la via Seconda strada è ora a senso unico a salire da via del Lavoro in direzione di via della Tecnica, la via Quarta strada è a senso unico a scendere da via della Tecnica in direzione di via del Lavoro e via Sesta strada senso unico a salire da via del Lavoro in direzione di via della Tecnica, mentre i sensi di marcia in via del Lavoro e via della Tecnica non sono stati modificati.

La modifica è stata introdotta dall'Amministrazione comunale e condivisa con le imprese che operano nella zona e permette ai veicoli di circolare in condizioni di maggiore sicurezza oltre ad aver raddoppiato il numero degli stalli che ad oggi sono circa 190 disposti su di un lato della strada, con un'ampia carreggiata per la circolazione. A seguito di questa modifica i mezzi in entrata alla ditta dovranno necessariamente percorrere via Quarta Strada come evidenziato nella figura n. 4.

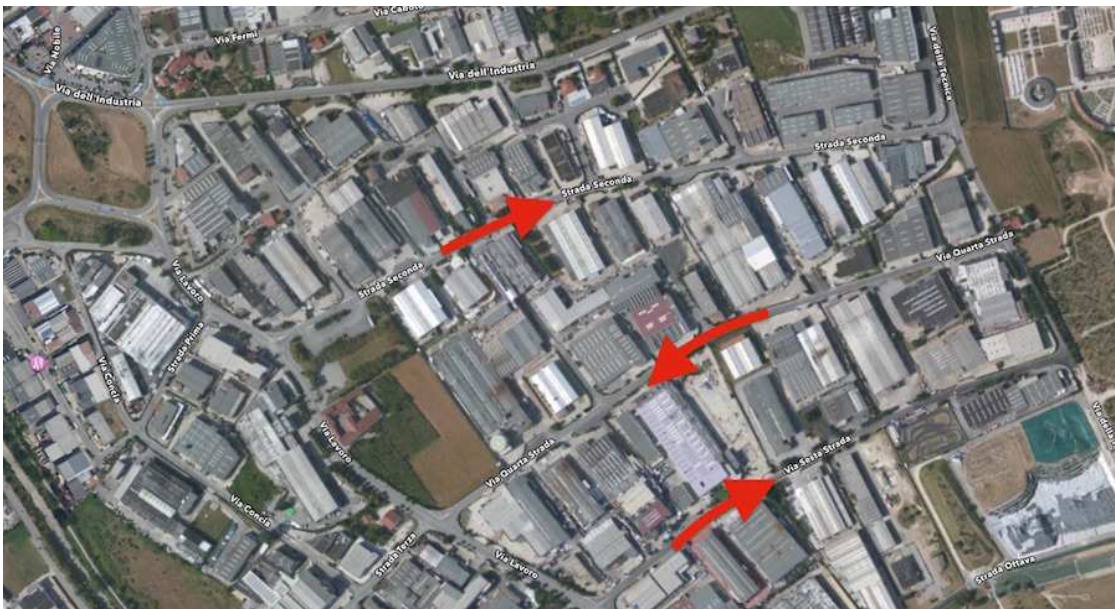


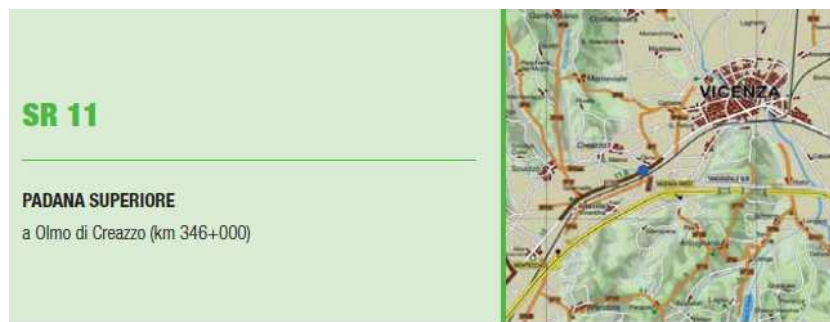
figura n. 5- nuova circolazione zona industriale

4 REPERIMENTO E ANALISI DEI DATI DI TRAFFICO

Come evidenziato dalle figure 2, 3 e 4, i mezzi di trasporto diretti alla ditta utilizzano quasi esclusivamente la viabilità extraurbana rappresentata nel primo caso (figura n. 2) dalla SP 246 e dalla SR 11 Padana Superiore, mentre nel secondo caso (figura n. 4) 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).

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



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_{mercoledì}</i>	16.872	18.315	-	16.548	17.759	19.967	19.770	18.842
	<i>TDM_{sabato}</i>	16.287	17.680	-	15.975	17.143	19.725	19.085	18.188
	<i>TDM_{festivo}</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_{mercoledì}</i>	24.527	27.214	-	24.603	26.749	28.601	28.898	26.983
	<i>TGM_{sabato}</i>	27.132	30.104	-	27.216	29.590	31.639	31.967	29.849
	<i>TGM_{festivo}</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>Autovetture</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. 6- dati di traffico SR 11- Progetto SIRSE Provincia di Vicenza

Nelle due direzioni di marcia, sono stati conteggiati una media di 26.821 veicoli/giorno nei due sensi di marcia con una percentuale del 5,37% di mezzi pesanti (circa 1.440).

La figura n. 7 evidenzia i dati relativi alla Strada Provinciale 31.



SP 31

VALDICHIAMPO
a Montorso (km 3+300)

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

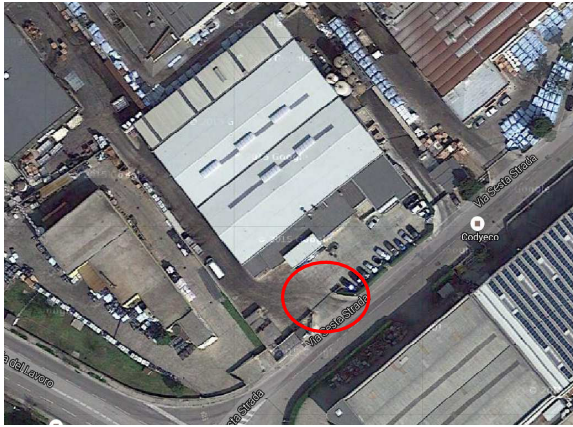
N.B.: i dati in corsivo sono stimati su un numero ridotto di giornate di rilievo

figura n. 7- 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 (circa 2.389).

5 DISTRIBUZIONE DEGLI ACCESSI

Alla ditta è dotata di un accesso ubicato in via Sesta Strada e un egresso in via Quarta Strada meglio identificati nella figura n.8.



A



E

figura n. 8- disposizione accesso (A) egresso (E)

6 MOVIMENTI VEICOLARI ATTUALI E FUTURI

Come esposto in precedenza la presente relazione è parte integrante dello SIA redatto per la modifica di un bottale all'interno della ditta I.C. Conciaria s.r.l.. Tale modifica non presuppone nessun aumento di veicoli transitanti in entrata/uscita dalla ditta, quindi la situazione futura corrisponderà allo stato attuale senza alcun incremento di traffico.

Per semplicità di esposizione si riportano di seguito le tabelle riassuntive di configurazione attuale e futura per 220 giorni lavorativi/anno.

MEZZO PESANTI INTRATA	GIORNALIERO	SETIMANALE	MENSILE	TOT. MESI	TOT.GIORNI	TOT.AUTOMEZZI ANNO	MEDIA GIORNALIERA
SCARICO GREZZO	4				220	880	4
SCARICO GREZZO	2				220	440	2
CARICO SALE		2		11		88	0,4
CARICO LEGNO			1	11		11	0,05
CARICO PLASTICA			1	6		6	0,03
CARNICCIO	2				220	440	2
CHIMICI	2				220	440	2
PEZZAMINO		2		11		88	0,4
RITIRO GREZZO	2				220	440	2
RITIRO PELLE CONCIATA E TINTA	4				220	880	4
						3713	17

tabella n. 1 veicoli in entrata allo stabilimento

MEZZO PESANTI USCITA	GIORNALIERO	SETIMANALE	MENSILE	TOT. MESI	TOT.GIORNI	TOT.AUTOMEZZI USCITA	MEDIA GIORNALIERA
SCARICO GREZZO	4				220	880	4
SCARICO GREZZO	2				220	440	2
CARICO SALE		2		11		88	0,4
CARICO LEGNO			1	11		11	0,05
CARICO PLASTICA			1	6		6	0,03
CARNICCIO	2				220	440	2
CHIMICI	2				220	440	2
PEZZAMINO		2		11		88	0,4
USCITA GREZZO	2				220	440	2
USCITA PELLE CONCIATA E TINTA	4				220	880	4
						3713	17

tabella n. 2 veicoli in uscita dallo stabilimento

Come si evince dalle tabelle 1 e 2, la media giornaliera dei mezzi pesanti in entrata/uscita dalla ditta corrisponde a 34 movimenti (17 in entrata e 17 in uscita).

Per quanto concerne i percorsi veicolari utilizzati, si suppone che i mezzi utilizzino indifferentemente di due caselli autostradali di Montecchio e Montebello.

7 INCIDENZA DEI MOVIMENTI PRODOTTI DALLA DITTA SULLA VIABILITA'

Considerato i dati di traffico giornalieri reperiti in bibliografia e riferiti alla viabilità di adduzione alla ditta, considerato che i veicoli attratti/generati si ripartiscono equamente nelle due direzioni (casello di Montecchio e Montebello), l'incidenza degli stessi sulla viabilità principale risulta la seguente:

- incidenza sulla SR 11 sul totale dei veicoli nei due sensi di marcia 0,06%
- incidenza sulla SR 11 sui mezzi pesanti nei due sensi di marcia 1,18%
- incidenza sulla SP 31 sul totale dei veicoli nei due sensi di marcia 0,11%

- incidenza sulla SP 31 sui mezzi pesanti nei due sensi di marcia 0,71%.

In conclusione si ritiene poco significativa l'incidenza dei mezzi della ditta, sia sul totale del traffico circolante sia sulla percentuale dei mezzi pesanti.

8. CONCLUSIONI

La presente relazione viabile costituisce un allegato allo Studio di Impatto Ambientale, commissionato dalla ditta I.C. Conciaria S.r.l., con sede legale ed operativa nel Comune di Arzignano, (VI), Via Sesta Strada, n. 21. L'analisi degli impatti nello SIA include anche la componente traffico che è stata approfondita dal presente studio.

L'attività in essere subisce una variazione impiantistica mediante un cambio di destinazione d'uso di alcuni bottali, alcuni attualmente dedicati alla fase di rinverdimento e in futuro dedicati alla riviera e alla concia.

Le modifiche impiantistiche, relative alla destinazione d'uso dei bottali, porteranno il complesso industriale a una capacità di produzione superiore alle 12 tonnellate al giorno di prodotto finito. Ciò comporterà l'assoggettabilità alla normativa IPPC, per cui viene contestualmente presentata domanda di autorizzazione integrata ambientale.

L'area in cui sorge il complesso produttivo di via Sesta Strada si trova all'interno della zona Artigianale del comune di Arzignano e la rete viaria esistente è costituita da strade regionali e provinciali, in particolare si evidenziano la SR 11, la SP 1, la SP 246 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).

La variazione impiantistica proposta non comporterà un aumento significativo di produttività e, di conseguenza, non è stato previsto un aumento di mezzi atti al trasporto del materiale. In conclusione l'incidenza dei veicoli attratti/generati dalla ditta allo stato attuale e futuro è la medesima ed è stata valutata sia sul totale del traffico sia sulla percentuale dei mezzi pesanti circolati.

Il risultato del presente studio ha evidenziato che l'incidenza più gravosa, che peraltro la si può valutare trascurabile, è rappresentata dalla percentuale dei mezzi pesanti transitanti lungo la SR 11 nei due sensi di marcia e corrisponde all'1,18%.

Il Tecnico

