

# Studio di Impatto Viabilistico

Faeda S.p.a., Via della Concia n. 95, Arzignano (VI), 36071

## STUDIO DI IMPATTO VIABILE

Stabilimento per la concia delle pelli

**DATA**

**Luglio 2023**

**I RELATORI:**

*Arch. Roberta Patt*

*Arch. Loris Villa*

ORDINE degli ARCHITETTI PIANIFICATORI PAESAGGISTI CONSERVATORI della provincia di TREVISO  
ROBERTA PATT  
n° 2606  
Sezione A settore architettura  
ARCHITETTO

ORDINE ARCHITETTI PIANIFICATORI PAESAGGISTI CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI TREVISO  
LORIS VILLA  
n° 3530  
Sezione A Settore architettura  
ARCHITETTO



**Patt Architetto Roberta**

VIA DEI TEMPESTA, 3 31023 Resana (TV)

cell: +39 347 7412298

e-mail: [architetto.robetapatt@gmail.com](mailto:architetto.robetapatt@gmail.com)

## Sommario

<b>1 IL CONTESTO TERRITORIALE .....</b>	<b>1</b>
1.1 Premessa.....	1
1.2 Inquadramento territoriale della sede operativa della Proponente .....	2
1.3 Descrizione della rete stradale di adduzione alla sede operativa della Proponente.....	4
<b>2 ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI.....</b>	<b>28</b>
2.1 Metodologia di rilevazione: ricerca bibliografica .....	28
2.2 Analisi dei flussi veicolari reperiti.....	31
<b>3 INDIVIDUAZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO .....</b>	<b>33</b>
3.1 Traffico indotto attuale, futuro e distribuzione dei flussi.....	33
<b>4 VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLA RETE VIARIA DI AFFERENZA .....</b>	<b>36</b>
4.1 Confronto tra lo scenario attuale e lo scenario di progetto .....	36
<b>5 CONCLUSIONI.....</b>	<b>39</b>
<b>6 INDICE DELLE FIGURE .....</b>	<b>41</b>
<b>7 INDICE DELLE TABELLE .....</b>	<b>44</b>

*Riproduzione totale o parziale vietata*

# 1 IL CONTESTO TERRITORIALE

## 1.1 Premessa

Il presente *studio di impatto viabile* costituisce un allegato dello *Studio di Impatto Ambientale* commissionato dalla ditta *Faeda S.p.a.*, con sede legale nel *Comune di Montorso Vicentino (VI) – C.A.P. 36050*, in *via Giacomo Pellizzari n. 3*.

Oggetto della presente analisi è il sito operativo della ditta *Faeda S.p.a.* collocato in *via della Concia n.95* nel *Comune di Arzignano (VI)*, il quale presenta una superficie coperta di ~ 5.535,00 m<sup>2</sup> all'interno di un lotto di superficie complessiva di ~ 9.595,00 m<sup>2</sup>.

L'attività svolta all'interno della sede produttiva consiste nelle operazioni di *riviera, concia e post concia*.

La Società *Faeda S.p.a.*, presente nel mercato della pelle dal 1956, ha conquistato negli anni una posizione di *leader mondiale* nella produzione di *pellami verniciati*, sia lisci che stampati ed è riuscita a distinguersi anche nella produzione di *pellami pieno fiore*, grazie alla propria creatività ed alla capacità di trasformazione della materia prima, diventando una realtà solida ed efficiente del proprio settore operativo.

*Faeda S.p.A.* dispone di diversi siti produttivi dislocati nella *Valle del Chiampo* in *Provincia di Vicenza*, ciascuno dei quali è specializzato in diverse tipologie di lavorazione della pelle, in relazione al tipo di impiego. Grazie ai suoi due impianti di velatura è, ad oggi, il maggior produttore al mondo di pelli verniciate, nonché un riferimento fondamentale non solo per il *territorio provinciale vicentino*, ma anche per quello *regionale e nazionale*.

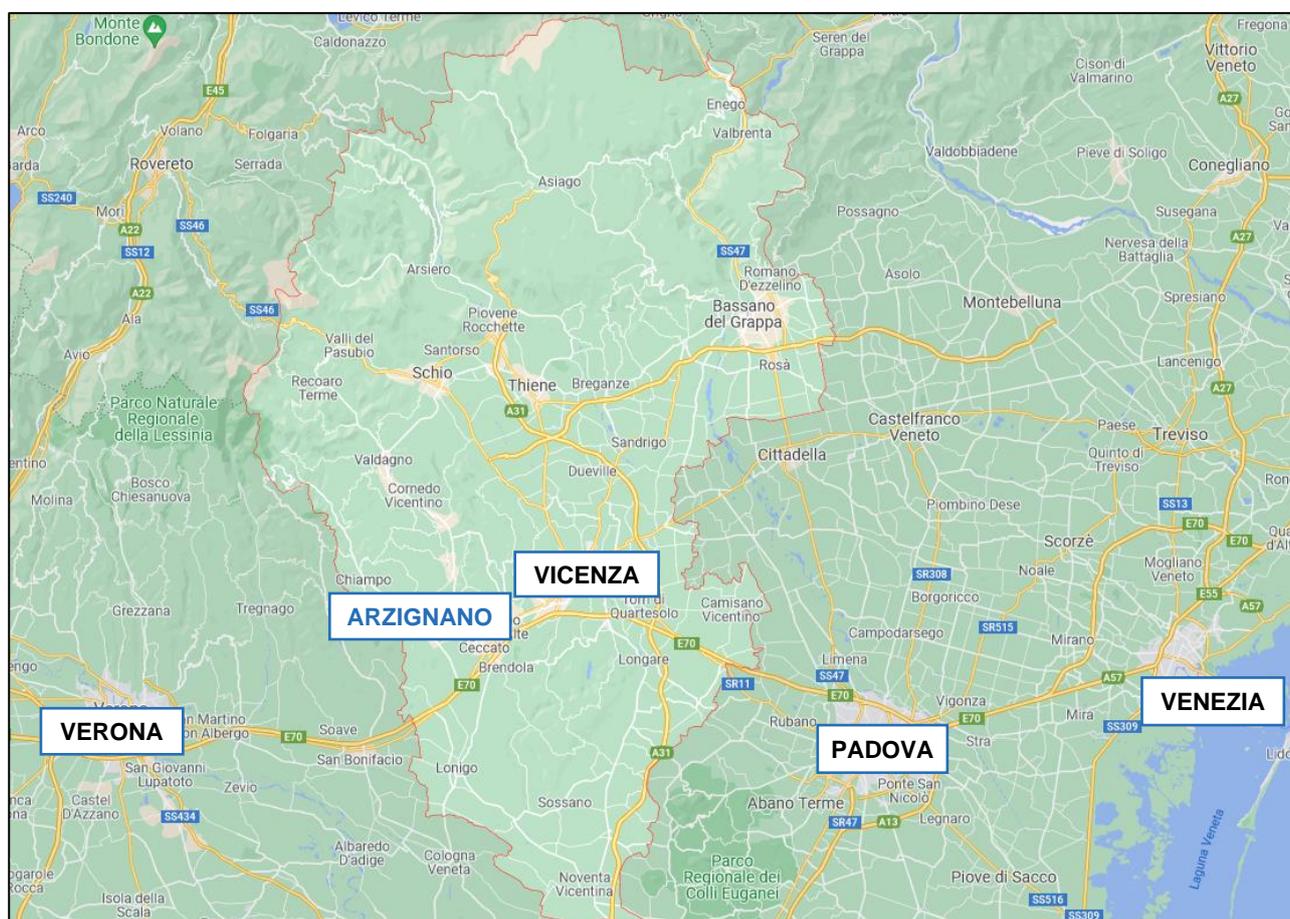
Al fine di garantire un servizio sempre più completo, nel totale rispetto dell'ambiente, la società manifesta dunque la necessità di ampliare la potenzialità produttiva della fase di *Concia* e di *Riviera*, convertendo alcuni degli impianti già presenti nel sito operativo e utilizzati per la fase di *Post Concia*.

Le modifiche impiantistiche, relative alla destinazione d'uso, che s'intendono attuare, porteranno il complesso industriale a una capacità di produzione superiore alle **12 ton/g di prodotto finito**, per autorizzare la quale risulta necessario il passaggio dal regime autorizzativo di *Autorizzazione Unica Ambientale (A.U.A.)* attuale, a quello di *Autorizzazione Integrata Ambientale (A.I.A.)*, attraverso la procedura di *Provvedimento autorizzatorio unico regionale (P.A.U.R.)*, disciplinata dall'art. 27-bis del *D. Lgs. n. 152/2006*, in ragione del quale viene presentata l'istanza di cui questo elaborato costituisce un allegato.

## 1.2 Inquadramento territoriale della sede operativa della Proponente

L'ambito, oggetto di aumento dell'attività produttiva, si trova all'interno del territorio del *Comune di Arzignano (VI)*, il quale sorge, a sua volta, nella cosiddetta *Valle del Chiampo*, una piana attraversata dall'omonimo torrente, che caratterizza per buona parte il *quadrante occidentale* della *provincia vicentina*.

Proseguendo verso nord, il resto della suddetta *Valle* è circondato da una corona di montagne, appartenenti al *Parco naturale regionale della Lessinia*. Il territorio comunale si estende per una superficie di 34,19 km<sup>2</sup>, possiede una densità abitativa di 748,90 ab./km<sup>2</sup>, e si trova al confine sud-occidentale della *Provincia di Vicenza*, a stretto contatto con il territorio nord-orientale della *Provincia di Verona*.

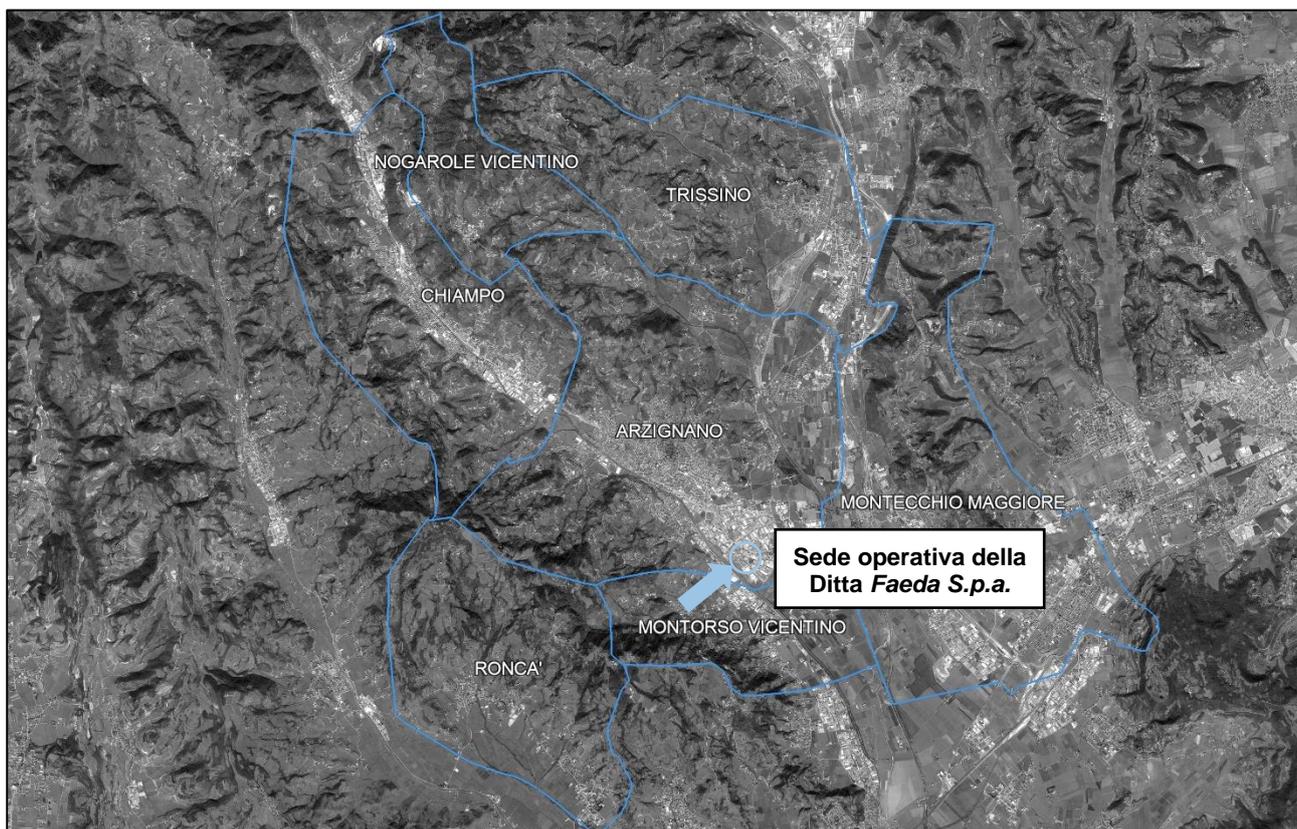


**Figura 1.1 – Inquadramento territoriale provinciale del Comune di Arzignano (VI)**

La località più vicina ad *Arzignano*, con cui il *Comune* confina a sud-est, è *Montorso Vicentino (VI)*, che si trova in linea d'aria ad una distanza di 3,6 km. La seconda località più vicina, posta invece al confine nord-orientale, in posizione diametralmente opposta, è *Trissino (VI)* che si trova a 5,3 km, seguita al confine nord-occidentale dal *Comune di Chiampo (VI)*, situato a 5,5 km. Il territorio

arzignanese confina poi a sud-ovest con il centro abitato veronese di *Roncà (VR)*, situato a 5,8 km, a nord, con quello di *Nogarole Vicentino (VI)*, collocato a 6 km, ed infine, alla stessa distanza ma ad est, con quello di *Montecchio Maggiore (VI)*.

Le Città capoluogo più vicine al territorio comunale di *Arzignano (VI)* sono, invece, *Vicenza (VI)*, situata a circa 16,3 km, e *Verona (VI)*, che si trova ad una distanza di circa 28,2 km.



**Figura 1.2 – Inquadramento territoriale del Comune di Arzignano (VI)**

In particolare, il sito produttivo, oggetto del presente studio, è collocato al confine sud-orientale del territorio comunale, all'interno della *zona artigianale* situata a sud – est del centro abitato, famosa per il suo settore conciario e meccanico.



**Figura 1.3 – Inquadramento territoriale comunale dell'ambito oggetto di intervento**

### 1.3 Descrizione della rete stradale di adduzione alla sede operativa della Proponente

L'accesso alla zona industriale in cui è sita la sede operativa dell'azienda *Faeda S.p.a.*, è garantito, provenendo da nord-ovest, e dunque dal centro abitato di Arzignano, da *via del Lavoro*, diramazione di *via dell'Industria*, strada comunale direttamente connessa, tramite un breve tratto che assume il toponimo di *via del Commercio*, alla S.P. 31 "Valdichiampo", arteria provinciale della lunghezza totale di 31,137 km, la quale ha origine dalla S.R. 11 "Padana Superiore" attraversando per il primo tratto i Comuni di Montebello Vicentino, Zermeghedo, Montorso Vicentino ed Arzignano, tutti in Provincia di Vicenza (VI), per poi inoltrarsi invece nel suo secondo tratto nei territori comunali di Chiampo, San Pietro Mussolino, Molino di Altissimo e le frazioni Ferrazza e Durlo di Crespadoro, appartenenti alla medesima giurisdizione provinciale; la strada termina al confine con la Provincia di Verona (VR), dove si congiunge alla S.P. 17/a "di Campofontana", ed è gestita da Vi.abilità S.r.l. per il tratto di competenza provinciale e dal Comune di Arzignano (VI) nel suo tratto urbano.

La succitata arteria provinciale garantisce l'accesso alla zona industriale anche a quanti provengano da sud-ovest, ovvero dalla zona industriale del confinante Comune di Montorso Vicentino (VI), grazie, come precedentemente riportato, alla connessione resa possibile da *via del Commercio*, la quale tramite due ampie intersezioni a rotatoria di forma irregolare dà accesso sia a *via del Lavoro*, ed alla connessa *via dell'Industria*, che direttamente a *via della Concia* e conseguentemente all'ambito oggetto di intervento e di studio.

A consolidare però l'importanza che l'arteria provinciale descritta ricopre per questa porzione del territorio vicentino è anche il fatto che questa medesima strada può essere utilizzata per accedere al distretto conciaro anche provenendo dalla posizione diametralmente opposta, ovvero dalla zona industriale o dal centro abitato dell'altro comune confinante a nord-ovest, Chiampo (VI), grazie ad il suo innesto su un'altra provinciale, la S.P. 43 "Monache", tratto viabile della medesima classificazione ma con un ruolo più limitato per via della sua lunghezza totale di circa 1,497 km.

Nel caso in cui si provenga da nord-est, ovvero dal confinante territorio comunale di Trissino (VI), e dalla corrispettiva zona produttiva, è possibile avvalersi di due diversi percorsi, entrambi garantiti da 2 arterie provinciali ed entrambi collegati a *via Vicenza*, strada comunale che dà accesso diretto a *via dell'Industria* o a *via della Tecnica* che, tramite *via del Lavoro*, raggiungono entrambe l'ambito di intervento e, dunque, *via della Concia*:

- il primo percorso comprende l'attraversamento della S.P. 89 "Tezze", la quale ha una lunghezza totale di circa 4,96 km, passa per il centro abitato della frazione arzignanese di "Costo", ed in quest'ultimo tratto di collegamento, tramite intersezione a rotatoria, con *via Vicenza* assume il toponimo di *via Madonna dei Prati*;

- il secondo percorso si avvale, invece, della S.P. 246 “Recoaro”, ex strada statale che è molto più estesa e raggiunge a nord i Comuni di Castelvigo (VI), Cornedo Vicentino (VI) e Valdagno (VI), la quale svolge la funzione principale di collegare la frazione Alte Ceccato di Montecchio Maggiore a Valli del Pasubio attraverso la Valle dell'Agno.

Nel caso in cui si provenga invece da est, ovvero dal centro abitato di Montecchio Maggiore (VI), dal confinante territorio di Altavilla Vicentina (VI) o direttamente dal capoluogo provinciale vicentino, l'accesso alla zona industriale ed in particolare a via del Lavoro, strada urbana che taglia per intero il settore produttivo con andamento nord-ovest – sud-est (o viceversa), è garantito attraverso un percorso che passa per via Vicenza e raggiunge l'area tramite la S.P. 105 “Altura”, un'arteria stradale avente lunghezza di circa 2,69 km, che prosegue a sud consentendo il collegamento con il tessuto urbano di Roggia, frazione del comune confinante di Montorso Vicentino (VI) che si divide in Roggia di Sotto, Roggia di Mezzo e Roggia di Sopra, man mano che ci si avvicina al centro principale montorsano. È proprio questo collegamento a garantire che questa stessa arteria, direttamente connessa, presso Roggia di Mezzo, alla S.P. 33 “Montorsina”, avente una lunghezza totale di circa 2,65 km, permetta di raggiungere il sito produttivo, oggetto del presente studio, anche da sud-ovest, ovvero dal già citato Comune di Montorso Vicentino (VI).



Figura 1.4 – Rete stradale di adduzione all'ambito oggetto di intervento

Dalla descrizione delineata, come dall'immagine illustrativa riportata, è immediatamente possibile comprendere che il sito in esame è strettamente connesso alla rete infrastrutturale provinciale, e che tale collegamento è garantito sia attraverso una sottorete comunale che circonda il *distretto conciario*, composta da quattro diverse arterie principali, ovvero *via dell'Industria* e parte di *via Vicenza* (est – ovest), *via del Lavoro* e *via della Tecnica* (nord – sud), le quali permettono l'attraversamento dell'intera zona produttiva, evitando ai flussi destinati/originati dalle attività presenti di interferire in modo significativo sul traffico delle arterie comunali principali, sia dal collegamento esterno reso possibile dalla presenza di *via del Commercio* e dal suo snodo, tramite le intersezioni a rotatoria di forma irregolare precedentemente citate, con la S.P. 31 "Valdichiampo".

Di seguito si riporta una breve descrizione delle strade principali e secondarie, limitrofe all'ambito dell'attività produttiva e dello stabilimento oggetto di aumento della capacità produttiva:

- S.P. 31 "Valdichiampo"

Arteria provinciale della lunghezza totale di 31,137 km, la quale ha origine dalla S.R. 11 "Padana Superiore" attraversando per il primo tratto i Comuni di Montebello Vicentino, Zermeghedo, Montorso Vicentino ed Arzignano, tutti in Provincia di Vicenza (VI), per poi inoltrarsi invece nel suo secondo tratto nei territori comunali di Chiampo, San Pietro Mussolino, Molino di Altissimo e le frazioni Ferrazza e Durlo di Crespadoro, appartenenti alla medesima giurisdizione provinciale, la S.P. 31 "Valdichiampo" rappresenta una delle principali direttrici stradali della rete stradale di adduzione alla sede operativa arzignanese della Proponente, in quanto consente l'attraversamento est-ovest del territorio comunale e garantisce il collegamento occidentale con i comuni confinanti di Chiampo (VI), a nord, grazie ad il suo innesto su un'altra provinciale, la S.P. 43 "Monache", e Montorso Vicentino (VI), a sud-ovest, grazie, come già più volte riportato, alla connessione con il *distretto conciario* resa possibile da *via del Commercio* tramite due ampie intersezioni a rotatoria di forma irregolare. Tale arteria provinciale consente di raggiungere agevolmente il casello autostradale di Montebello Vicentino (VI).

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dell'asse stradale:

Numero corsie:	2
Senso di circolazione:	doppio senso
Larghezza carreggiata:	~ 7,20 ÷ 7,60 m
Larghezza banchine:	~ 0,50 ÷ 0,80 m
Marciapiede a lato:	assente

<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente
<i>Area di sosta a lato:</i>	assente
<i>Illuminazione:</i>	presente solo in corrispondenza delle intersezioni, laddove la strada si allarga anche ad un numero maggiore di corsie per consentire lo snodo con le strade urbane minori



**Figura 1.5 – S.P. 31 “Valdichiampo” direzione sud-est, verso Montorso Vicentino (VI)**



**Figura 1.6 – S.P. 31 “Valdichiampo” direzione nord-ovest, verso Arzignano (VI)**



**Figura 1.7 – Vista angolare dell’intersezione tra la S.P. 31 “Valdichiampo” e via del Commercio, direzione sud-est, verso Montorso Vicentino (VI)**

- S.P. 246 “Recoaro”

Arteria provinciale della lunghezza totale di 42,465 km, questo asse ha inizio dalla *Ex strada statale 11 Padana Superiore* nella frazione di *Alte Ceccato del Comune di Montecchio Maggiore (VI)*. Attraversato lo stesso comune, prosegue verso nord nella *Valle dell'Agno* per giungere a *Valdagno*. Il tracciato giunge poi a *Recoaro Terme (VI)*, dopo il quale la strada piega ad est superando il *passo Xon* e arrivando ad immettersi sull'*Ex strada statale 46 “del Pasubio” a Valli del Pasubio*.

Essa rappresenta la seconda direttrice stradale principale della rete stradale di adduzione alla sede operativa arzignanese della Proponente, in quanto consente ai mezzi di raggiungere/allontanarsi dallo stabilimento da/verso sud-est, attraverso la sua ampia intersezione a rotatoria con *via Molinetto*, continuazione di *via Vicenza*, strada comunale che, come già riportato, dà accesso a *via dell'Industria* o a *via della Tecnica* le quali, tramite *via del Lavoro*, raggiungono entrambe l'ambito di intervento e, dunque, *via della Concia*.

Tale *arteria provinciale* consente di raggiungere agevolmente il *casello autostradale di Montecchio Maggiore*, grazie al suo collegamento con la *S.R. 11 “Padana Superiore”*.

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dell'asse stradale:

<i>Numero corsie:</i>	1 in direzione sud-est, verso la <i>S.R. 11 “Padana Superiore”</i> ; 2 in direzione nord-ovest, verso l'ampia intersezione a rotatoria con <i>via Molinetto</i>
<i>Senso di circolazione:</i>	doppio senso
<i>Larghezza carreggiata:</i>	~ 5,50 ÷ 5,70 m in direzione sud-est, verso la <i>S.R. 11 “Padana Superiore”</i> ; ~ 6,80 ÷ 7,10 m in direzione nord-ovest, verso l'ampia intersezione a rotatoria con <i>via Molinetto</i>
<i>Larghezza banchine:</i>	~ 0,80 ÷ 1,00 m sia in direzione sud-est, verso la <i>S.R. 11 “Padana Superiore”</i> , sia in direzione nord-ovest, verso l'ampia intersezione a rotatoria con <i>via Molinetto</i>
<i>Marciapiede a lato:</i>	assente
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente
<i>Area di sosta a lato:</i>	assente
<i>Illuminazione:</i>	presente solo in corrispondenza delle intersezioni



**Figura 1.8 – S.P. 246 “Recoaro” direzione sud-est, verso la S.R. 11 “Padana Superiore”**



**Figura 1.9 – S.P. 246 “Recoaro” direzione nord-ovest, verso l’ampia intersezione a rotatoria con via Molinetto**



**Figura 1.10 – Vista angolare dell’ampia intersezione a rotatoria tra la S.P. 246 “Recoaro” e via Molinetto**

- Via del Commercio

Breve *strada comunale* che oltre a rappresentare una giunzione della rete viaria locale con quella provinciale, e più precisamente con l'arteria precedentemente descritta, la S.P. 31 "Valdichiampo", garantisce anche l'accesso alla *zona industriale* del Comune di Arzignano (VI).

È attraverso di essa che, provenendo dal centro abitato di Arzignano o dal comune confinante di Chiampo (VI), è possibile giungere da sud-est, e da nord-ovest, attraverso due particolari intersezioni a rotatoria di forma irregolare, sia a *via del Lavoro*, ovvero alla *strada comunale* che consente l'attraversamento trasversale del distretto, dando accesso diretto anche all'area di cui fa parte il sito produttivo in oggetto, sia a *via della Concia*, indirizzo in cui esso è invece più specificatamente collocato.

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dell'asse stradale:

Numero corsie:	2
Senso di circolazione:	doppio senso
Larghezza carreggiata:	~ 12,20 ÷ 12,60 m
Larghezza banchine:	~ 0,20 ÷ 0,40 m
Marciapiede a lato:	assente
Pista ciclabile a lato:	presente lungo entrambi i lati nord e sud
Area di sosta a lato:	presente in corrispondenza del lato sud dell'estremità orientale
Illuminazione:	presente lungo entrambi i lati, e soprattutto in corrispondenza delle intersezioni



**Figura 1.11 – Via del Commercio, direzione nord-est, verso la zona industriale arzignanese**



**Figura 1.12 – Via del Commercio, direzione sud-ovest, verso la S.P. 31 “Valdichiampo”**



**Figura 1.13 – Vista angolare delle due intersezioni a rotatoria di forma irregolare tra via del Commercio, via del Lavoro e via dell’Industria, direzione nord-est, verso la zona industriale arzignanese**

- Via dell’Industria

Questa *strada comunale*, oltre a rappresentare una giunzione della rete viaria locale con quella *provinciale*, e più precisamente con l’arteria precedentemente descritta, la S.P. 31 “Valdichiampo”, garantisce, insieme alla precedentemente descritta *via del Commercio*, anche l’accesso alla zona industriale del *Comune di Arzignano (VI)*, marcandone quasi interamente il confine settentrionale.

È attraverso di essa che, provenendo dal centro abitato di *Arzignano* o dal comune confinante di *Chiampo (VI)*, è possibile giungere da est, e da nord-ovest, sia a *via del Lavoro*, ovvero alla *strada comunale* che consente l’attraversamento trasversale del distretto, dando accesso diretto anche all’area di cui fa parte il sito produttivo in oggetto, sia alle due intersezioni a rotatoria di forma irregolare che consentono di arrivare in *via della Concia*, indirizzo in cui esso è invece più specificatamente collocato.

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dell’asse stradale:

Numero corsie:	2 (con corsia riservata per le svolte in corrispondenza delle intersezioni)
Senso di circolazione:	doppio senso
Larghezza carreggiata:	~ 8,20 ÷ 8,50 m (si allarga in corrispondenza delle intersezioni con altri assi viari)
Larghezza banchine:	~ 1,20 ÷ 2,00 m
Marciapiede a lato:	assente
Pista ciclabile a lato:	assente
Area di sosta a lato:	assente
Illuminazione:	presente alternativamente su uno dei due lati dell'asse, soprattutto in corrispondenza di ingressi ed intersezioni con altri assi viari



Figura 1.14 – “Via dell’Industria”, direzione est, verso Montecchio Maggiore (VI)



Figura 1.15 – “Via dell’Industria”, direzione ovest, verso il centro abitato di Arzignano (VI)



**Figura 1.16 – Vista angolare dell’intersezione a rotonda di forma irregolare tra via dell’Industria e via del Lavoro**

- Via Vicenza

Come da toponimo, quest’arteria comunale, oltre ad essere una delle principali direttrici che consente l’accesso al *centro abitato arzignanese*, rappresenta anche un importante collegamento alla *rete urbana provinciale*, congiungendosi:

- a nord, attraverso un’ampia intersezione a rotonda, alla S.P. 89 “Tezze” che in questo tratto assume il toponimo di *via Madonna dei Prati*, *arteria provinciale* che garantisce il percorso più breve e veloce per raggiungere il confinante *Comune di Trissino (VI)*;
- ad est, attraverso *Via Molinetto* ed un’ampia rotonda, sia alla S.P. 246 “Recoaro”, che alla S.P. VI, che consentono di raggiungere rispettivamente *Trissino (VI)*, a nord (percorso alternativo a quello precedentemente descritto), e *Montecchio Maggiore (VI)*, *Altavilla Vicentina (VI)*, ed infine, il capoluogo provinciale di *Vicenza*, ad est;

Oltre alle tre strade provinciali citate, *via Vicenza* è direttamente connessa anche alla S.P. 105 “Altura”, che cinge con essa il confine orientale della *zona industriale di Arzignano*, garantendo la possibilità di raggiungere, oltre che la *frazione Roggia del Comune di Montorso Vicentino (VI)*, anche una delle due estremità, quella sud-orientale, di *via del Lavoro*, che come già evidenziato, dà accesso a *via della Concia* e dunque al sito produttivo oggetto di intervento.

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dell’asse stradale:

<i>Numero corsie:</i>	2 (con corsia riservata per le svolte in corrispondenza delle intersezioni)
<i>Senso di circolazione:</i>	doppio senso
<i>Larghezza carreggiata:</i>	~ 7,70 ÷ 10,50 m (è inizialmente più ampia in corrispondenza delle intersezioni con altri assi)

	viari e per la presenza delle corsie riservate alla svolta, si restringe all'estremità orientale nel tratto che anticipa <i>via Molinetto</i> ed il ponte sul <i>Torrente Agno</i> )
<i>Larghezza banchine:</i>	~ 1,20 ÷ 1,50 m (ad eccezione di alcuni tratti in cui si restringono a 0,30 m)
<i>Marciapiede a lato:</i>	presente all'estremità orientale, sul lato sud, in corrispondenza delle intersezioni con gli altri assi viari della rete stradale di adduzione al sito
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	presente all'estremità orientale, sul lato nord, in corrispondenza delle intersezioni con gli altri assi viari della rete stradale di adduzione al sito
<i>Area di sosta a lato:</i>	assente
<i>Illuminazione:</i>	prevalentemente assente, presente su brevi tratti sul lato nord ed in corrispondenza delle intersezioni



Figura 1.17 – “Via Vicenza”, direzione ovest, verso Montecchio Maggiore (VI)



Figura 1.18 – “Via Vicenza”, direzione est, verso il distretto conciario ed il centro abitato di Arzignano (VI)



Figura 1.19 – Vista angolare dell’intersezione a rotatoria tra via Vicenza e via dell’Industria



Figura 1.20 – Vista angolare dell’intersezione a rotatoria tra via Vicenza e via Madonna dei Prati, direzione ovest, verso la zona industriale arzignanese

- S.P. 89 “Tezze” (Via Madonna dei Prati)

La S.P. 89 “Tezze” è un’arteria provinciale del territorio vicentino avente una lunghezza totale di circa 4,96 km, la quale passa per il centro abitato della frazione arzignanese di “Costo”, ed alla sua estremità meridionale, in corrispondenza della quale assume il toponimo locale di via Madonna dei Prati, si collega, tramite intersezione a rotatoria, con la precedentemente descritta via Vicenza.

Questa strada provinciale può essere utilizzata dai mezzi provenienti da nord, ed in particolare dalla località Tezze di Arzignano (VI), o dal confinante Comune di Trissino (VI), proprio per raggiungere via Vicenza e, conseguentemente, il distretto conciario arzignanese e la sede operativa in oggetto.

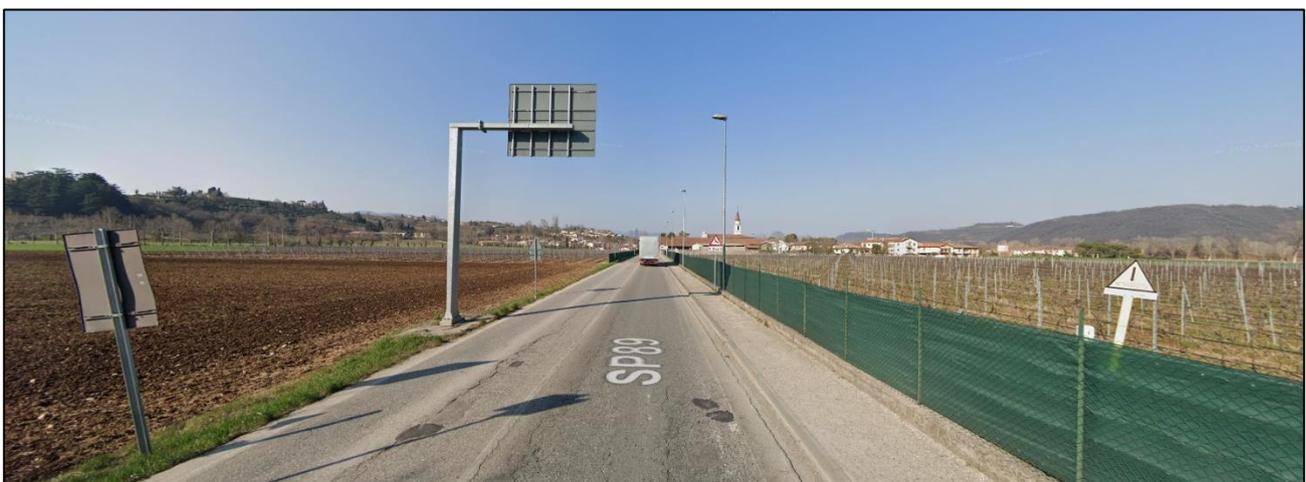
Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dell’asse stradale:

Numero corsie:	2
Senso di circolazione:	doppio senso

<i>Larghezza carreggiata:</i>	~ 6,30 ÷ 7,20 m
<i>Larghezza banchine:</i>	~ 0,20 ÷ 0,50 m
<i>Marciapiede a lato:</i>	presente lungo il lato est per buona parte della sua lunghezza
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente
<i>Area di sosta a lato:</i>	presenti in corrispondenza di alcune delle abitazioni della località di Costo, situate lungo il lato est dell'asse
<i>Illuminazione:</i>	presente lungo il lato est per tutta la sua lunghezza



**Figura 1.21 – S.P. 89 “Tezze” (via Madonna dei Prati), direzione sud, verso via Vicenza**



**Figura 1.22 – S.P. 89 “Tezze” (via Madonna dei Prati), direzione nord, verso la località di Costo di Arzignano (VI) ed il confinante Comune di Trissino (VI)**



Figura 1.23 – Vista frontale dell’intersezione a rotatoria tra la S.P. 89 “Tezze” (via Madonna dei Prati) e via Vicenza

- Via della Tecnica

Via della Tecnica rappresenta l’arteria comunale che, insieme alla parallela S.P. 105 “Altura”, cinge il confine orientale della zona industriale del Comune di Arzignano (VI), e tanto quanto quest’ultima, poco più ad ovest, dà accesso all’estremità di via del Lavoro che conduce a via della Concia ed al sito produttivo in oggetto.

Essa è direttamente connessa a via Vicenza, ragion per cui costituisce uno dei due percorsi viabili utilizzabili da chi proviene da nord, e dunque dalla frazione arzignanese di Costo o da est, e dunque da Montecchio Maggiore (VI) per raggiungere la sede operativa di Faeda S.p.a. in oggetto, considerato che i veicoli provenienti da ovest possono accedervi utilizzando le altre arterie comunali che incontrano comunque prima di raggiungere quella descritta.

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dell’asse stradale:

Numero corsie:	2
Senso di circolazione:	doppio senso
Larghezza carreggiata:	~ 7,20 ÷ 8,00 m (quest’arteria presenta larghezza variabile in seguito alla realizzazione di interventi che hanno riguardato la sua estremità meridionale)
Larghezza banchine:	~ 0,60 ÷ 0,80 m
Marciapiede a lato:	presente su ambo i lati
Pista ciclabile a lato:	assente

<p><i>Area di sosta a lato:</i></p>	<p>presenti in corrispondenza di alcune delle attività situate lungo l’asse; è presente un’ampia area di sosta collocata alla sua estremità meridionale</p>
<p><i>Illuminazione:</i></p>	<p>presente sul lato ovest lungo tutto il tratto iniziale, si sposta sul lato est lungo l’estremità terminale (connessione con <i>via del Lavoro</i>)</p>



**Figura 1.24 – “Via della Tecnica”, direzione sud-est, verso via del Lavoro**



**Figura 1.25 – “Via della Tecnica” direzione nord-ovest, verso via Vicenza**



Figura 1.26 – Vista angolare dell’intersezione a raso (tipo “T”) tra via della Tecnica e via Vicenza



Figura 1.27 – Vista angolare dell’intersezione a raso (tipo “T”) tra via del Lavoro e via della Tecnica

- S.P. 105 “Altura” (via Altura)

Questa *strada provinciale* segna, parallelamente all’arteria comunale di *via della Tecnica*, il confine orientale della *zona industriale arzignanese* e rappresenta il tratto viario che permette di raggiungere più velocemente, provenendo da est, il comune confinante a sud, ovvero *Montorso Vicentino (VI)* e, più specificatamente, la sua frazione, *Roggia*, ed in particolare la porzione di quest’ultima che assume il toponimo di *Roggia di Sotto*.

Molto probabilmente, pur trattandosi di una *strada provinciale*, viste le sue caratteristiche dimensionali e la sua larghezza ridotta, quest’arteria non viene molto utilizzata dai mezzi pesanti, i quali altrettanto plausibilmente prediligono avvalersi della parallela precedentemente descritta.

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dell’asse stradale:

Numero corsie:	2
Senso di circolazione:	doppio senso
Larghezza carreggiata:	~ 5,80 ÷ 6,20 m
Larghezza banchine:	~ 0,30 m
Marciapiede a lato:	presente su ambo i lati esclusivamente in corrispondenza dell'intersezione a rotatoria con via Ferraretta
Pista ciclabile a lato:	assente
Area di sosta a lato:	assente
Illuminazione:	assente



Figura 1.28 – S.P. 105 “Altura” (via Altura), direzione sud, verso via del Lavoro



Figura 1.29 – S.P. 105 “Altura” (via Altura), direzione nord, verso via Vicenza



**Figura 1.30 – Vista angolare dell’intersezione a raso (tipo “T”) tra la S.P. 105 “Altura” (via Altura), direzione nord, verso via Vicenza**

- Via del Lavoro

Rappresenta la diramazione minore di accesso alla *zona industriale arzignanese* dalla S.P. 31 “*Valdichiampo*” provenendo da ovest. È l’arteria comunale che consente il completo attraversamento del distretto industriale in direzione nord-ovest – sud-est.

Il collegamento occidentale di questa strada con *Via dell’Industria* rende possibile raggiungere agevolmente sia il centro abitato, che la S.P. 43 “*Monache*” che dà accesso al territorio del comune confinante, *Chiampo (VI)*; il collegamento orientale della medesima con la S.P. 105 “*Altura*” rende invece possibile allontanarsi e/o raggiungere la *zona industriale arzignanese* dalla/la vicina *Roggia di Sotto*, porzione della frazione del comune confinante a sud, *Montorso Vicentino (VI)*, così come, dirigendosi invece verso nord, imboccare la precedentemente descritta *via Vicenza*.

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dell’asse stradale:

<i>Numero corsie:</i>	4
<i>Senso di circolazione:</i>	doppio senso
<i>Larghezza carreggiata:</i>	~ 15,20 m
<i>Larghezza banchine:</i>	~ 0,50 ÷ 0,80 m
<i>Marciapiede a lato:</i>	presente su ambo i lati
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente
<i>Area di sosta a lato:</i>	presenti in corrispondenza di alcune delle attività produttive situate lungo l’arteria

illuminazione:	presente su ambo i lati
----------------	-------------------------



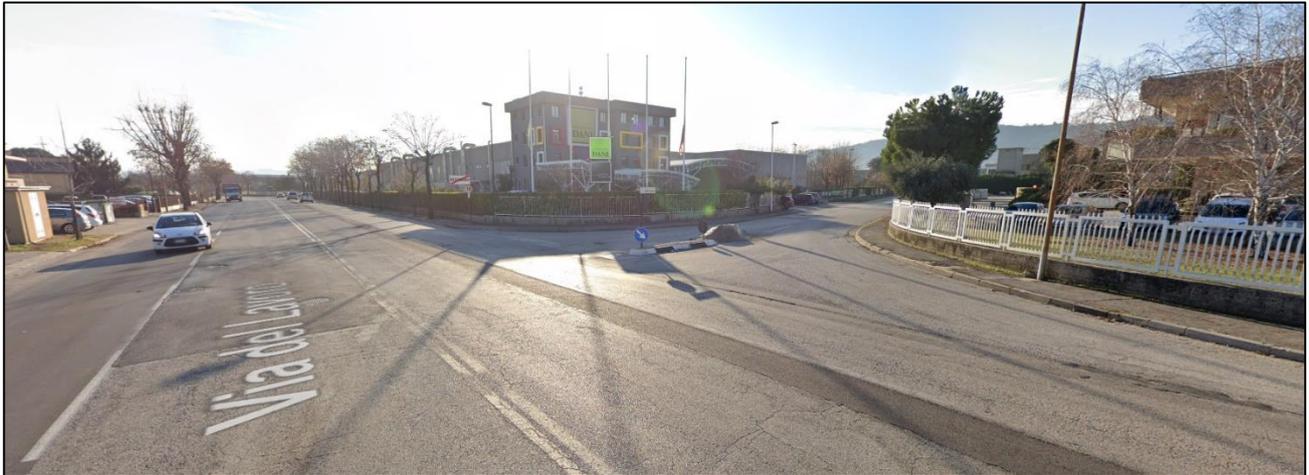
**Figura 1.31 – “Via del Lavoro”, direzione sud-est, verso il sito oggetto di studio (via della Concia) e la S.P. 105 “Altura”**



**Figura 1.32 – “Via del Lavoro”, direzione nord-ovest, verso il sito oggetto di studio (via della Concia) e via dell’Industria**



**Figura 1.33 – Vista angolare dell’intersezione a rotonda tra via del Lavoro, via del Commercio e via dell’Industria**



**Figura 1.34 – Vista angolare dell’intersezione a raso (tipo “T”) tra via del Lavoro e via della Concia**

- Via della Concia

*Via della Concia* rappresenta la *strada comunale* che permette l’accesso e dà indirizzo al sito produttivo oggetto del presente *studio*. Si tratta dell’asse stradale che attraversa con direzione nord-ovest – sud-est il confine occidentale della *zona industriale arzignanese* ed è direttamente connesso, almeno in corrispondenza dell’attività in esame, a *via del Lavoro*, mentre più a nord s’innesta su di essa tramite una breve diramazione secondaria che assume il toponimo di *via Prima Strada*; questa stessa diramazione garantisce, alla sua estremità nord-occidentale, la connessione, tramite un’intersezione a rotatoria di forma irregolare, con *via del Commercio*, arteria già descritta che a sua volta ne permette il collegamento con la *S.P. 31 “Valdichiampo”*.

All’estremità opposta di quest’arteria comunale, quella sud-orientale, si trovano gli ingressi allo stabilimento di *Faeda S.p.a.*, posti rispettivamente a sud-est ed a sud-ovest del fabbricato, meglio identificati e localizzati nel seguito della trattazione del presente paragrafo.

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dell’asse stradale:

<i>Numero corsie:</i>	2
<i>Senso di circolazione:</i>	doppio senso
<i>Larghezza carreggiata:</i>	~ 7,20 m
<i>Larghezza banchine:</i>	~ 0,30 m
<i>Marciapiede a lato:</i>	presente su ambo i lati
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente

<p><i>Area di sosta a lato:</i></p>	<p>presenti sul lato sud-ovest, in particolare in corrispondenza di alcuni degli accessi alle attività situate lungo l'asse</p>
<p><i>Illuminazione:</i></p>	<p>presente sul lato sud, per quanto riguarda l'estremità sud-est, e sul lato ovest per quanto riguarda il resto dell'asse</p>



**Figura 1.35 – Vista frontale da via della Concia del ramo di accesso all'intersezione a rotatoria di forma irregolare con via del Commercio e via del Lavoro**



**Figura 1.36 – “Via della Concia”, direzione sud-ovest, verso l'accesso sud-ovest al sito produttivo di Faeda S.p.a. e verso via del Lavoro**



**Figura 1.37 – “Via della Concia”, direzione ovest, verso l'accesso sud-ovest al sito produttivo di Faeda S.p.a. e verso via del Commercio**



**Figura 1.38 – “Via della Concia”, direzione ovest, verso l’accesso sud-est al sito produttivo di Faeda S.p.a.**

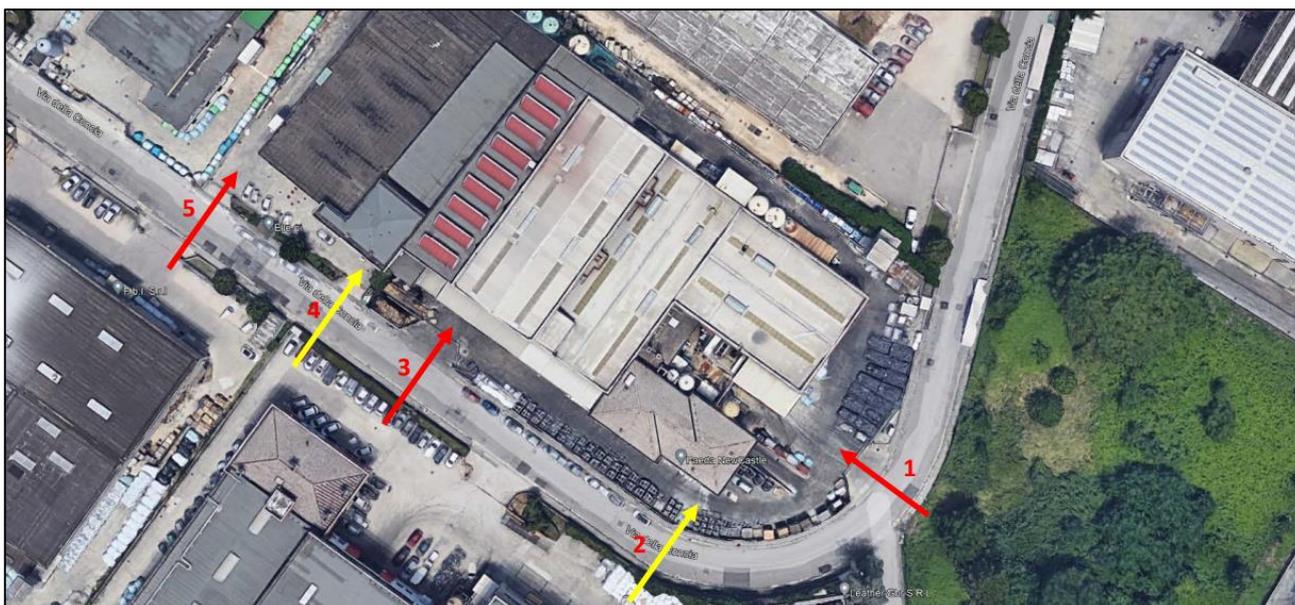


**Figura 1.39 – Vista frontale dell’intersezione a raso (tipo “T”) tra via della Concia e via del Lavoro**

Come precedentemente accennato, lo stabilimento produttivo in oggetto presenta diversi accessi pedonali e carrabili alla sua area di pertinenza scoperta, ciascuno con una propria funzione, distribuiti lungo i lati sud-ovest e sud-est del fabbricato principale.

Nel dettaglio gli accessi, meglio identificati e localizzati dalla figura di seguito riportata sono i seguenti:

1. Accesso n. 1 – mezzi pesanti (terzisti, chimici, sottoprodotti di origine animale e rifiuti);
2. Accesso n. 2 – pedonale (collocato al civico n. 95, che dà indirizzo allo stabilimento in oggetto);
3. Accesso n. 3 – mezzi pesanti (pelli grezze, chimici, ditte per la manutenzione);
4. Accesso n. 4 – pedonale (di nuova acquisizione);
5. Accesso n. 5 – mezzi pesanti (ritiro rifiuti).



**Figura 1.40 – Ortofoto che mostra la collocazione dei principali accessi allo stabilimento**



**Figura 1.41 – Vista frontale dell'accesso n. 1, collocato a sud-est dello stabilimento, da via della Concia, utilizzato dai mezzi pesanti di terzisti, trasportatori di prodotti chimici, di sottoprodotti di origine animale e di rifiuti**



**Figura 1.42 – Vista frontale dell'accesso n. 2, collocato a sud-ovest dello stabilimento, da via della Concia, utilizzato dai pedoni e collocato al civico n. 95 che dà indirizzo allo stabilimento**



**Figura 1.43 – Vista frontale dell’accesso n. 3, collocato a sud-ovest dello stabilimento, da via della Concia, utilizzato dai mezzi pesanti che trasportano pelli grezze, dai trasportatori di prodotti chimici e dalle ditte per la manutenzione**



**Figura 1.44 – Vista frontale dell’accesso n. 4, collocato a sud-ovest dello stabilimento, da via della Concia, utilizzato dai pedoni, di nuova acquisizione e quindi secondario rispetto all’accesso n. 2**

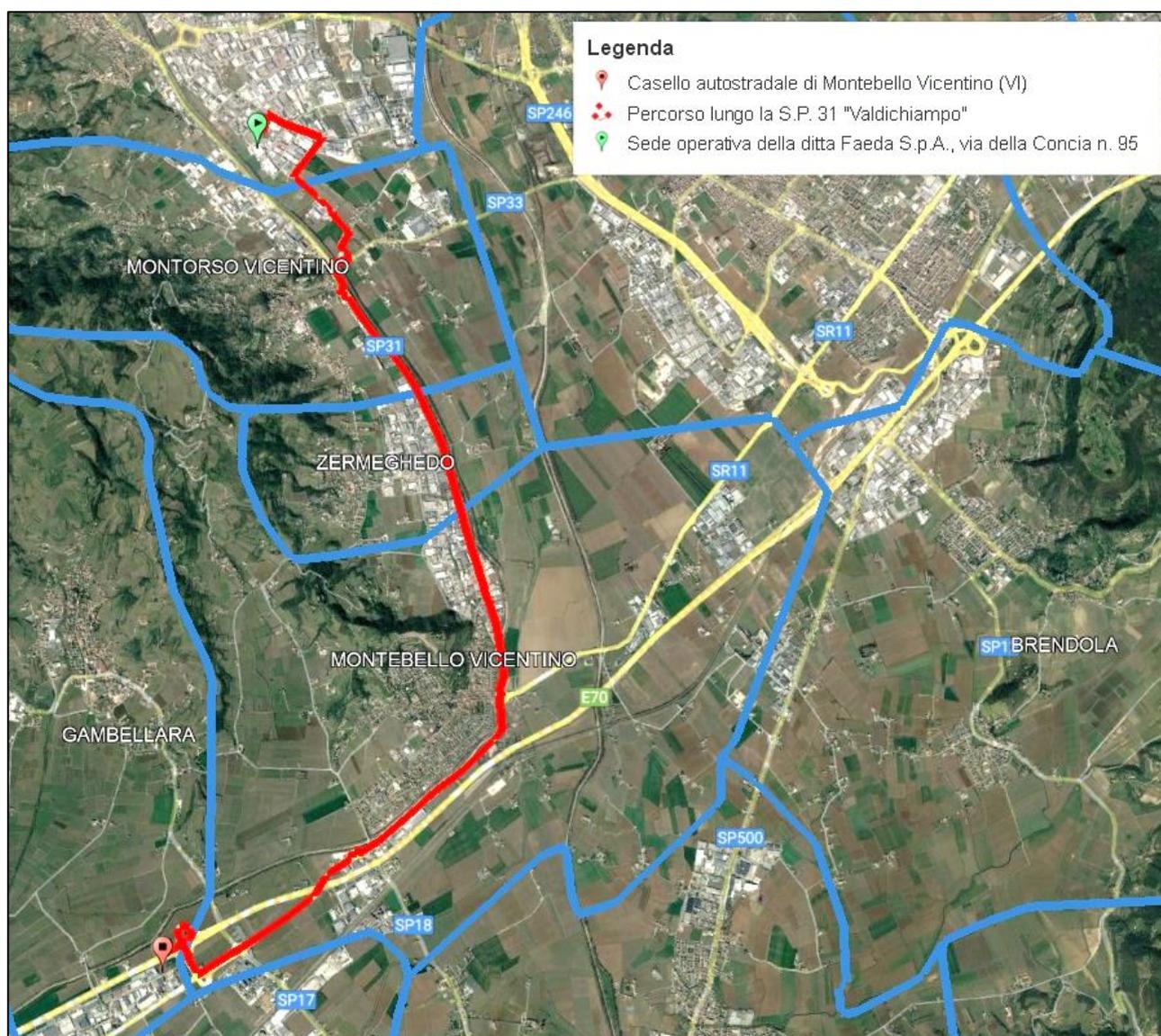


**Figura 1.45 – Vista frontale dell’accesso n. 5, collocato a sud-ovest dello stabilimento, da via della Concia, utilizzato dai mezzi pesanti per il ritiro dei rifiuti**

## 2 ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI

### 2.1 Metodologia di rilevazione: ricerca bibliografica

Per la ricostruzione del quadro conoscitivo attuale è stata condotta un'attenta ricerca dei dati più recenti, relativi ai flussi di traffico che interessano la viabilità oggetto di verifica, ed in particolare i due assi principali, rispetto ai percorsi alternativi descritti dal precedente paragrafo, della rete viaria di afferenza allo stabilimento oggetto di analisi, ovvero la S.P. 31 "Valdichiampo" e la S.P. 246 "Recoaro", che collegano il sito in studio all'Autostrada A4 Milano-Venezia, rispettivamente tramite i caselli di Montebello Vicentino (VI) e di Montecchio Maggiore (VI), garantendo anche l'arrivo/l'allontanamento dei mezzi afferenti all'attività della sede operativa da/verso tutte le direzioni.

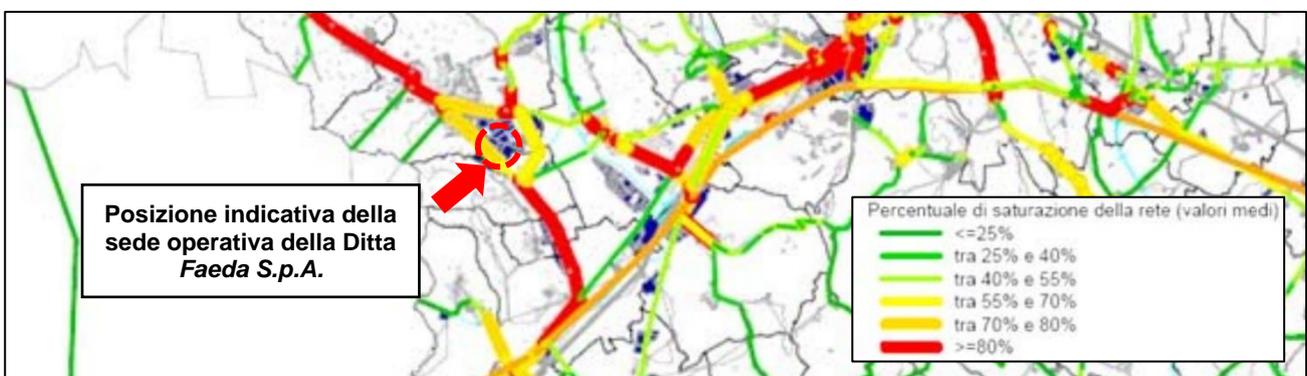


**Figura 2.1 – Percorso dalla sede operativa della Ditta al casello autostradale di Montebello Vicentino (VI), attraverso la S.P. 31 "Valdichiampo"**



**Figura 2.2 – Percorso dalla sede operativa della Ditta al casello autostradale di Montecchio Maggiore (VI), attraverso la S.P. 246 “Recoaro”**

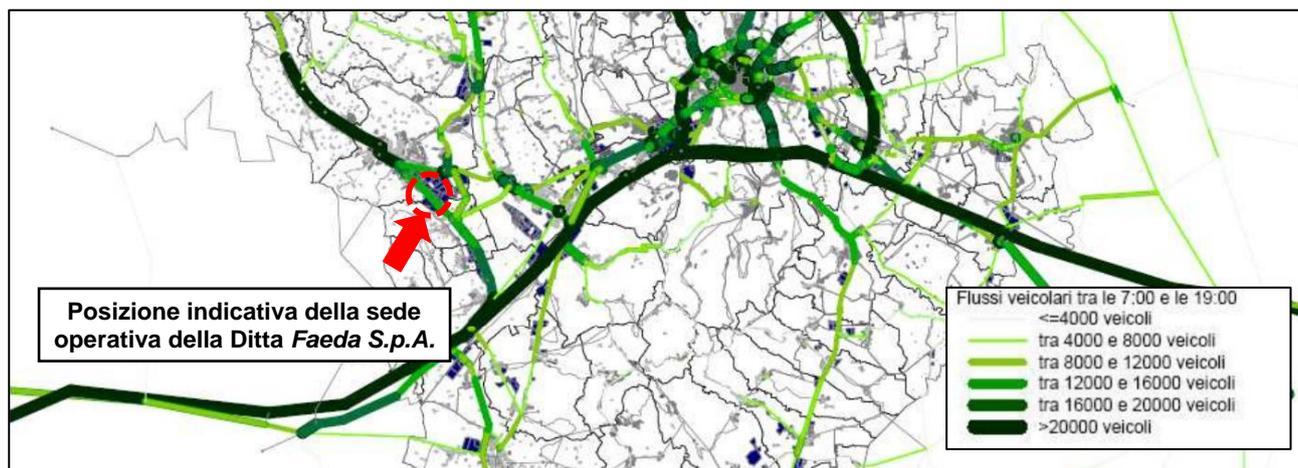
La ricerca bibliografica condotta ha permesso, in prima battuta, di trovare notizia del traffico lungo gli assi citati, all’interno dell’*Allegato F - “Mobilità”* del *P.T.C.P. della Provincia di Vicenza*, che riporta i risultati della modellazione del *flusso veicolare equivalente* e dei *livelli di saturazione* della rete viaria vicentina al 2006, eseguita mediante specifico *software*, a partire dai dati sulla domanda di mobilità nella *Provincia di Vicenza*, dai dati di monitoraggio del traffico e dall’analisi della rete viaria esistente. Quantunque non proprio recente, questo documento permette di evidenziare le principali criticità stradali “storiche” del territorio vicentino.



**Figura 2.3 – Livello di saturazione della rete viaria - Rete viaria attuale (matrici O/D stimate dati al 2006), estratto dell’Allegato F al Rapporto Ambientale del P.T.C.P. della Provincia di Vicenza**

In particolare, le matrici stimate all'anno 2006 evidenziano, come visibile dall'immagine soprariportata, nel tratto d'interesse delle strade in esame, i seguenti parametri caratteristici:

- Per la S.P. 31 "Valdichiampo": livello di saturazione prossimo/superiore all'80 %, a nord-ovest e a sud-est del distretto conciario, compreso tra il 70 e l'80% lungo la porzione che cinge il confine ovest dello stesso;
- Per la S.P. 246 "Recoaro": livello di saturazione prossimo/superiore all'80% nel tratto d'innesto al casello autostradale di Montecchio Maggiore.



**Figura 2.4 – Flussi veicolari equivalenti - Rete viaria di riferimento con i principali interventi programmati (matrici O/D stimate al 2020), estratto dell'Allegato F al Rapporto Ambientale del P.T.C.P. della Provincia di Vicenza**

Nell'Allegato F al P.T.C.P. è stata pure eseguita un'analisi delle variazioni dei flussi veicolari futuri, per un possibile scenario al 2020, applicando dei *coefficienti di incremento* alle matrici di traffico calibrate al 2006. L'incremento della domanda di spostamento è stato desunto dai tassi di crescita stimati nel *Piano Generale dei Trasporti del 2000*, facendo riferimento, a scopo cautelativo, allo scenario "tendenziale", stimando incrementi annui del 2% per i mezzi leggeri e del 3,1% per i mezzi pesanti. Da questa analisi risulta:

- Per la S.P. 31 "Valdichiampo": flussi veicolari (dalle 07:00 alle 19:00) superiori ai 20'000 veicoli/giorno, a nord-ovest e a sud-est del distretto conciario, compresi tra i 12.000 ed i 16.000 veicoli/giorno lungo la porzione che cinge il confine ovest dello stesso;
- Per la S.P. 246 "Recoaro": flussi veicolari (dalle 07:00 alle 19:00) compresi tra i 12.000 ed i 16.000 veicoli/giorno lungo il tratto d'innesto al casello autostradale di Montecchio Maggiore.

I dati precedentemente riportati, rappresentano, come già accennato, delle valutazioni, che considerando la *scala provinciale*, risultano piuttosto generiche, oltre ad essere datate e frutto di rielaborazioni matematiche. Ciò nonostante, si è scelto di riportarle affinché potessero essere un

riferimento di confronto per le valutazioni, di seguito effettuate, usufruendo di dati più specifici e recenti.

In seconda battuta, la ricerca bibliografica si è concentrata sull'individuazione di dati di traffico più attendibili e recenti, riguardanti gli assi principali della rete viaria di afferenza precedentemente citati, così da poter valutare l'incidenza del traffico indotto dall'attività in entrambi gli scenari considerati, quello *attuale*, e quello *futuro*, possibile solo in caso di accoglimento dell'istanza.

## 2.2 Analisi dei flussi veicolari reperiti

### S.P. 31 “Valdichiampo”

Per quanto riguarda l'asse viario della S.P. 31 “Valdichiampo”, la ricerca effettuata ha portato all'estrapolazione dei flussi veicolari da un recente *Report dati di traffico* (datato novembre 2022), realizzato lungo la medesima arteria stradale, a nord-ovest dello stabilimento in oggetto, e più specificatamente al margine sud-orientale del territorio di giurisdizione del confinante *Comune di Chiampo (VI)*.

Tali flussi veicolari sono stati registrati mediante una rilevazione automatica, con *radar conta veicoli*, condotta nel corso di tre giorni feriali all'inizio del mese di *giugno* dell'anno 2022, datazione debitamente rappresentativa poiché svolta nell'ambito di giornate distanti da festività/ponti e in un contesto prettamente produttivo, oltre che vicina alla data odierna.

La rielaborazione di tali dati ha evidenziato un flusso di traffico diurno medio (dalle 7:00 alle 19:00) pari a 20'838 passaggi, di cui 606 (2,91 %) attribuiti al traffico pesante. Questo valore misurato risulta sostanzialmente coerente con l'ordine di grandezza assunto nell'*Allegato F al Rapporto Ambientale del P.T.C.P.*, come visibile anche dalle matrici precedentemente riportate.

S.P. 31 “Valdastico”	
Dati reperiti attraverso la ricerca bibliografica (2022)	Media
Traffico totale diurno (dalle ore 07:00 alle ore 19:00)	20.838
Traffico pesante diurno (dalle ore 07:00 alle ore 19:00)	606 (2,91 %)

**Tabella 2.1 – Volumi di traffico totale e pesante diurno lungo la S.P. 31 “Valdichiampo” allo scenario attuale (Fonte: Report dati di traffico 2022 commissionato da un'altra attività produttiva vicina allo stabilimento della Proponente)**

### S.P. 246 “Recoaro”

Per quanto concerne l'asse viario della S.P. 246 “Recoaro”, la ricerca effettuata ha portato all'estrapolazione dei flussi veicolari da una *relazione*, allegata ad uno *studio viabile* commissionato

da un'altra attività produttiva del distretto conciario, avente come oggetto dei *rilievi automatici del traffico* (datati novembre 2016), realizzati ad Arzignano lungo l'arteria provinciale citata, a sud-est dello stabilimento in oggetto.

Tali flussi veicolari sono stati registrati mediante una rilevazione automatica, con *radar conta veicoli*, condotta nel corso di un giorno infrasettimanale "tipo" del mese di *novembre* dell'anno 2016, datazione, anche in questo caso, debitamente rappresentativa poiché svolta nell'ambito di giornate distanti da festività/ponti e in un contesto prettamente produttivo.

La rielaborazione di tali dati ha evidenziato un flusso di traffico diurno medio (dalle 7:00 alle 19:00) pari a 15.158 passaggi, di cui 2.368 (15,62 %) attribuiti al traffico pesante. Anche in questo caso, il valore misurato risulta sostanzialmente coerente con l'ordine di grandezza assunto nell'*Allegato F al Rapporto Ambientale del P.T.C.P.*, come visibile anche dalle matrici precedentemente riportate.

S.P. 246 "Recoaro"	
Dati reperiti attraverso la ricerca bibliografica (2016)	Media
Traffico totale diurno (dalle ore 07:00 alle ore 19:00)	15.158
Traffico pesante diurno (dalle ore 07:00 alle ore 19:00)	2.368 (15,62 %)

**Tabella 2.2 – Volumi di traffico totale e pesante diurno lungo la S.P. 246 "Recoaro" allo scenario attuale (Fonte: "Rilievi Traffico Arzignano 2016", allegato ad uno studio viabile commissionato da un'altra attività produttiva vicina allo stabilimento della Proponente)**

I flussi ottenuti dalla ricerca bibliografica, e riassunti dalle considerazioni sopra riportate, possono essere considerati, vista la vicinanza con lo stabilimento della committente, e la datazione relativamente recente (*giugno 2022* per la S.P. 31 "Valdichiampo" e *novembre 2016* per la S.P. 246 "Recoaro"), rappresentativi delle quantità veicolari transitanti lungo i due assi principali della rete viaria oggetto di analisi, anche in prossimità della sede operativa della ditta *Faeda S.p.A.*, allo *scenario attuale*, comprendendo di conseguenza l'indotto presente sulla rete, costituito dai mezzi aventi come origine/destinazione la sede operativa della Proponente.

### 3 INDIVIDUAZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO

#### 3.1 Traffico indotto attuale, futuro e distribuzione dei flussi

Allo scopo di determinare la quantità di traffico indotto attuale, generato/attratto dall'attività della Committente, in vista del confronto con lo *scenario di progetto*, derivante dal possibile accoglimento di quanto richiesto dall'istanza da parte dagli enti competenti, è stato interpellato il responsabile alla logistica dell'azienda *Faeda S.p.A.*, dal quale sono state recepite tutte le informazioni necessarie a dare definizione adeguata sia allo *scenario attuale*, che allo *scenario futuro*.

Secondo quanto riportato dal soggetto consultato, i volumi di traffico attuali aventi come origine/destinazione la sede operativa della Ditta, per garantire la produzione attualmente autorizzata, sono costituiti in media, durante una tipica giornata lavorativa, da 18 mov<sub>mp</sub>/g, considerando i veicoli che trasportano rifiuti, prodotti chimici, pelli grezze, pelli wet blue, carniccio e pelo, e da 30 mov<sub>a</sub>/g per l'arrivo e l'allontanamento delle maestranze dallo stabilimento.

I mezzi pesanti afferenti all'attività della ditta, sempre secondo quanto riferito, seguono due differenti percorsi:

- i mezzi aventi come destinazione lo stabilimento che entrano allo stesso usufruendo dell'*accesso n. 1* (collocato sul lato sud-est rispetto al fabbricato), ovvero i *terzisti, i trasportatori di prodotti chimici, di sottoprodotti di origine animale e di rifiuti*, provengono principalmente da nord, ovvero dall'intersezione di *via della Concia* con *via del Lavoro*, sopraggiungendo indicativamente dalla *S.P. 246 "Recoaro"*, mentre si allontanano dallo stesso, una volta usciti tenendo la destra, percorrendo l'arteria comunale che dà indirizzo allo stabilimento, in direzione sud-est – nord-ovest, seguendo la curva descritta e raggiungendo così l'intersezione di forma irregolare tra *via della Concia* e *via del Commercio*, che consente loro di immettersi sulla *S.P. 31 "Valdichiampo"*; quest'asse stradale provinciale permette loro di raggiungere i comuni confinanti in entrambe le direzioni e, in particolare, il *casello di Montebello Vicentino (VI)* dell'*Autostrada A4 Milano – Venezia* a sud-est.
- i mezzi aventi come destinazione lo stabilimento che entrano allo stesso usufruendo dell'*accesso n. 3* e da quello identificato dalla precedente trattazione con il *n. 5* (collocati sul lato sud-ovest rispetto al fabbricato), ovvero, rispettivamente, quello utilizzato dai *trasportatori di pelli grezze, di prodotti chimici*, dai mezzi delle *ditte di manutenzione* e quello utilizzato dai mezzi per il *ritiro dei rifiuti*, provengono principalmente da nord-ovest, cioè dall'intersezione di *via della Concia* con *via del Commercio*, sopraggiungendo principalmente dalla *S.P. 31 "Valdichiampo"*, mentre si allontanano dallo stesso, una volta usciti tenendo la sinistra, percorrendo l'arteria comunale che dà indirizzo allo stabilimento, in direzione nord-ovest – sud-est, seguendo la curva descritta e raggiungendo così l'intersezione di tipo a "T" tra *via della*

*Concia e via del Lavoro*; essi si dirigono principalmente, utilizzando le arterie comunali di collegamento, all'immissione sulla S.P. 246 "Recoaro", *asse stradale provinciale* che consente loro di raggiungere i comuni confinanti ed il *casello di Montecchio Maggiore dell'Autostrada A4 Milano - Venezia*.

Descritti i percorsi alternativi compiuti dai mezzi afferenti alla sua sede operativa, che dimostrano una distribuzione equa al 50% su entrambi gli assi considerati, al fine di comprendere, anche a livello temporale, in quale lasso di tempo i flussi imputabili all'Azienda influenzino i volumi di traffico totali, questi ultimi reperiti attraverso la ricerca bibliografica, è stato inoltre chiesto, al medesimo soggetto, quale fosse l'orario di movimentazione dei mezzi afferenti all'attività produttiva della Proponente, intervallo che è stato riportato essere quello *tra le 08:00 e le 17:00 (per un totale di 9 ore)*.

In vista delle indagini successivamente riportate per la definizione dello *scenario futuro* e del volume di traffico indotto dalle modifiche richieste dall'istanza, viene di seguito restituito un quadro riassuntivo e completo delle considerazioni e delle analisi effettuate per la definizione dell'indotto che costituisce lo *scenario attuale*.

Scenario attuale		
Informazioni	Dati	Note (*)
<b>Portata media dei mezzi pesanti utilizzati (ton/m<sub>p</sub>)</b>	15 (rifiuti e prodotti) ÷ 30 (pelli)	Dato riportato dal responsabile alla logistica della ditta <i>Faeda S.p.A.</i>
<b>N.° medio settimanale di mezzi pesanti per il trasporto di rifiuti (mp/s)</b>	3	Dato riportato dal responsabile alla logistica della ditta <i>Faeda S.p.A.</i>
<b>N.° medio settimanale di mezzi pesanti per il trasporto di prodotti chimici (mp/s)</b>	25	Dato riportato dal responsabile alla logistica della ditta <i>Faeda S.p.A.</i>
<b>N.° medio settimanale di mezzi pesanti per il trasporto di pelli grezze (mp/s)</b>	7	Dato riportato dal responsabile alla logistica della ditta <i>Faeda S.p.A.</i>
<b>N.° medio settimanale di mezzi pesanti per il trasporto di pelli wet blue (mp/s)</b>	4	Dato riportato dal responsabile alla logistica della ditta <i>Faeda S.p.A.</i>
<b>N.° medio settimanale di mezzi pesanti per il trasporto di carniccio (mp/s)</b>	5	Dato riportato dal responsabile alla logistica della ditta <i>Faeda S.p.A.</i>
<b>N.° medio settimanale di mezzi pesanti per il trasporto di pelo (mp/s)</b>	1	Dato riportato dal responsabile alla logistica della ditta <i>Faeda S.p.A.</i>
<b>N.° medio settimanale totale di mezzi pesanti afferenti all'attività della Proponente (mp/s)</b>	<b>45</b>	Dato calcolato come somma dei precedenti dati riportati dal responsabile alla logistica della ditta <i>Faeda S.p.A.</i>

N.° medio settimanale totale di movimenti di mezzi pesanti afferenti all'attività della Proponente ( $mov_{mp/s}$ )	$45 \times 2 = 90$	Dato calcolato considerando l'ingresso e l'uscita dei mezzi pesanti, precedentemente calcolati, dallo stabilimento
N.° medio giornaliero totale di mezzi pesanti afferenti all'attività della Proponente ( $mov_{mp/g}$ )	9	Dato riportato dal responsabile alla logistica della ditta <i>Faeda S.p.A.</i>
N.° medio giornaliero totale di movimenti di mezzi pesanti afferenti all'attività della Proponente ( $mov_{mp/g}$ )	$9 \times 2 = 18$	Dato calcolato considerando l'ingresso e l'uscita dei mezzi pesanti dallo stabilimento
N.° medio giornaliero totale di autoveicoli utilizzati dalle maestranze per raggiungere la sede operativa della Proponente (a/g)	15	Dato riportato dal responsabile alla logistica della ditta <i>Faeda S.p.A.</i>
N.° medio giornaliero totale di movimenti degli autoveicoli utilizzati dalle maestranze per raggiungere la sede operativa della Proponente ( $mov_a/g$ )	$15 \times 2 = 30$	Dato calcolato considerando l'ingresso e l'uscita degli autoveicoli dallo stabilimento
N.° medio giornaliero totale di movimenti di veicoli equivalenti afferenti all'attività della Proponente ( $mov_{v.eq./g}$ )	$9 \times 2 \times 2 + 15 \times 1 \times 2 = 66$	Dato calcolato considerando l'ingresso e l'uscita di tutti i veicoli dallo stabilimento ed applicando gli appositi coefficienti di equivalenza (2 per i mezzi pesanti, 1 per gli autoveicoli)

## 4 VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLA RETE VIARIA DI AFFERENZA

### 4.1 Confronto tra lo scenario attuale e lo scenario di progetto

Per quanto riguarda lo *scenario futuro*, come precedentemente riportato dalle premesse della presente trattazione, l'Azienda in oggetto richiede un cambiamento del regime autorizzativo, ed il passaggio dunque da un' *autorizzazione unica ambientale (A.U.A.)* ad un' *autorizzazione integrata ambientale (A.I.A.)*, con la conseguente possibilità di arrivare ad una capacità di produzione superiore alle 12 ton/g di prodotto finito.

Al fine di determinare il traffico indotto dall'aumento della capacità produttiva richiesto dalla ditta *Faeda S.p.A.*, constatato che in letteratura non vi sono indicazioni specifiche sulla determinazione dei volumi di traffico generati da tali interventi, si è ritenuto utile esaminare specificatamente quelle che sono le prospettive di crescita aziendale, e di analizzare i dati forniti dal responsabile della logistica della Ditta così da poter determinare l'indotto futuro.

Per quanto riguarda lo scenario configurabile in seguito all'accoglimento dell'istanza, il responsabile alla logistica ha riferito che l'Azienda prevede che l'aumento dei flussi afferenti all'attività in oggetto sarà irrisorio, pari a circa **1 mezzo pesante in più nel corso della singola giornata**. Applicando il **coefficiente di equivalenza**, pari a 2 per i mezzi pesanti, si ottiene un **indotto conseguente all'aumento della capacità produttiva pari a 2 v.eq./g** corrispondente, considerando l'ingresso e l'uscita dei mezzi, a **4 mov<sub>v.eq.</sub>/g**, i quali, vista la distribuzione attuale dei flussi, verranno **distribuiti equamente nelle due arterie principali della rete viaria di afferenza, la S.P. 31 "Valdichiampo" e la S.P. 246 "Recoaro", utilizzate per raggiungere rispettivamente il casello autostradale di Montebello Vicentino (VI) e quello di Montecchio Maggiore (VI)**

#### Scenario attuale

Considerati i dati di traffico giornalieri reperiti in bibliografia (i quali però, si precisa, costituiscono il traffico giornaliero diurno, dalle 07:00 – 19:00, per un totale di 12 ore) e riferiti alla viabilità di adduzione alla ditta, considerato che i veicoli attratti/generati si ripartiscono equamente nelle due direzioni (*casello autostradale di Montecchio Maggiore e casello autostradale di Montebello Vicentino*), l'incidenza degli stessi sulla viabilità principale risulta, allo **scenario attuale**, la seguente:

- **Incidenza sulla S.P. 31 "Valdichiampo" del totale dei veicoli nei due sensi di marcia: 33 (v.eq.)** :  $15.629 (20.838 / 12 \times 9 \text{ ore lavorate dalla Ditta}) = 2,1114 \times 10^{-3} \times 100 = \mathbf{0,2111 \%}$ ;
- **Incidenza sulla S.P. 31 "Valdichiampo" dei mezzi pesanti nei due sensi di marcia: 18 (v.eq.)** :  $455 (606 / 12 \times 9 \text{ ore lavorate dalla Ditta}) = 0,0396 \times 100 = \mathbf{3,9560 \%}$ ;
- **Incidenza sulla S.P. 246 "Recoaro" del totale dei veicoli nei due sensi di marcia: 33 (v.eq.)** :  $11.369 (15.158 / 12 \times 9 \text{ ore lavorate dalla Ditta}) = 2,9026 \times 10^{-3} \times 100 = \mathbf{0,2903 \%}$ ;

- **Incidenza sulla S.P. 31 “Recoaro” dei mezzi pesanti nei due sensi di marcia: 18 (v.eq.) : 1.776 (2.368 / 12 x 9 ore lavorate dalla Ditta) = 0,0101 x 100 = 1,0135 %.**

### **Scenario futuro**

Considerato l'indotto futuro previsto dal responsabile alla logistica della Ditta e riferito alla viabilità di adduzione alla sede operativa, considerato che i veicoli attratti/generati si ripartiscono equamente nelle due direzioni (casello autostradale di Montecchio Maggiore e casello autostradale di Montebello Vicentino), l'incidenza degli stessi sulla viabilità principale risulterà, allo **scenario futuro**, la seguente:

- **Incidenza sulla S.P. 31 “Valdichiampo” del totale dei veicoli nei due sensi di marcia: 34 (v.eq.) : 15.629 (20.838 / 12 x 9 ore lavorate dalla Ditta) = 2,1754 x 10<sup>-3</sup> x 100 = 0,2175 %;**
- **Incidenza sulla S.P. 31 “Valdichiampo” dei mezzi pesanti nei due sensi di marcia: 19 (v.eq.) : 455 (606 / 12 x 9 ore lavorate dalla Ditta) = 0,0418 x 100 = 4,1758 %;**
- **Incidenza sulla S.P. 246 “Recoaro” del totale dei veicoli nei due sensi di marcia: 34 (v.eq.) : 11.369 (15.158 / 12 x 9 ore lavorate dalla Ditta) = 2,9906 x 10<sup>-3</sup> x 100 = 0,2991 %;**
- **Incidenza sulla S.P. 31 “Recoaro” dei mezzi pesanti nei due sensi di marcia: 19 (v.eq.) : 1.776 (2.368 / 12 x 9 ore lavorate dalla Ditta) = 0,0107 x 100 = 1,0698 %.**

### **Confronto tra lo scenario attuale e lo scenario futuro**

In seguito alle analisi sopra riportate, si riporta di seguito un quadro riassuntivo di **confronto tra lo scenario attuale e lo scenario futuro**.

<b>Confronto tra lo scenario attuale e lo scenario futuro</b>			
<b>S.P. 31 “Valdichiampo”</b>			
<b>Dato analizzato</b>	<b>Scenario attuale</b>	<b>Scenario futuro</b>	<b>Δ</b>
<b>Incidenza sul totale dei veicoli nei due senti di marcia</b>	0,2111 %	<b>0,2175 %</b>	<b>+ 0,064 %</b>
<b>Incidenza sui mezzi pesanti nei due senti di marcia</b>	3,9560 %	<b>4,1758 %</b>	<b>+ 0,2198 %</b>
<b>S.P. 246 “Recoaro”</b>			
<b>Dato analizzato</b>	<b>Scenario attuale</b>	<b>Scenario futuro</b>	<b>Δ</b>
<b>Incidenza sul totale dei veicoli nei due senti di marcia</b>	0,2903 %	<b>0,2991 %</b>	<b>+ 0,088 %</b>
<b>Incidenza sui mezzi pesanti nei due senti di marcia</b>	1,0135 %	<b>1,0698 %</b>	<b>+ 0,0563 %</b>

**Tabella 4.1 – Confronto delle incidenze dei mezzi afferenti all'attività della Proponente sulle arterie principali della rete viaria di afferenza, in relazione ai flussi totali ed al traffico pesante, tra lo scenario attuale e lo scenario di progetto**

**In conclusione, com'è possibile apprezzare visivamente anche dal quadro di confronto precedentemente riportato, si ritiene poco significativa l'incidenza dei mezzi della ditta, sia sul totale del traffico circolante, che sul solo traffico pesante, in entrambi gli assi e gli scenari valutati.**

## 5 CONCLUSIONI

Il presente *studio di impatto viabile* costituisce un allegato dello *Studio di Impatto Ambientale* commissionato dalla ditta *Faeda S.p.a.*, con sede legale nel *Comune di Montorso Vicentino (VI)* – C.A.P. 36050, in *via Giacomo Pellizzari n. 3* e si riferisce ad uno stabilimento per la concia delle pelli, collocato nel *Comune di Arzignano (VI)*, in *via Della Concia n. 95*.

L'attività svolta all'interno della sede produttiva consiste nelle operazioni di *riviera, concia e post concia*. L'analisi degli impatti nello *SIA* include anche la componente *traffico* che è stata approfondita dal presente *studio di impatto viabilistico*.

Al fine di garantire un servizio sempre più completo, nel totale rispetto dell'ambiente, la società manifesta dunque la necessità di ampliare la potenzialità produttiva della fase di *Concia* e di *Riviera*, convertendo alcuni degli impianti già presenti nel sito operativo e utilizzati per la fase di *Post Concia*.

Le modifiche impiantistiche, relative alla destinazione d'uso, che s'intendono attuare, porteranno il complesso industriale a una capacità di produzione superiore alle 12 ton/g di prodotto finito, per autorizzare la quale risulta necessario il passaggio dal regime di *Autorizzazione Unica Ambientale (A.U.A.)* attuale, a quello di *Autorizzazione Integrata Ambientale (A.I.A.)*, attraverso la procedura di *Provvedimento autorizzatorio unico regionale (P.A.U.R.)*, disciplinata dall'art. 27-bis del D. Lgs. n. 152/2006, in ragione del quale viene presentata l'istanza di cui questo elaborato costituisce un allegato.

L'area in cui sorge il complesso produttivo di *via della Concia*, si trova all'interno della *Zona Artigianale del Comune di Arzignano (VI)*, anche nota come *distretto conciario* e la rete viaria esistente è costituita da *strade comunali e provinciali*, in particolare si evidenziano la *S.P. 246 "Recoaro"* e la *S.P. 31 "Valdichiampo"* che collegano il sito in studio all'*Autostrada A4 Milano-Venezia*, rispettivamente tramite il *casello di Montecchio Maggiore (VI)* e di *Montebello Vicentino (VI)*.

Di tali arterie sono stati reperiti i risultati di alcune campagne di rilievo condotte, per conto di altre attività produttive della zona, tramite *radar conta veicoli*, in tempi il più possibile recenti. I dati di traffico della *S.P. 31 "Valdichiampo"* sono stati estrapolati da uno *studio di impatto viabilistico* datato *giugno 2022*, mentre quelli riferiti alla *S.P. 246 "Recoaro"*, sono stati individuati all'interno di un elaborato, della medesima tipologia, datato *novembre 2016*.

La variazione impiantistica proposta, secondo quanto riportato dal responsabile alla logistica della Ditta, non comporterà un aumento significativo dei mezzi atti al trasporto delle diverse tipologie di materiali, prodotti e rifiuti. L'aumento dell'indotto previsto corrisponde a **1 mezzo pesante in più nel corso della singola giornata**, equivalente a **2 v.eq./g**, i quali, considerati i movimenti d'ingresso e di uscita alla/dalla sede operativa, comporteranno **4 mov.v.eq. in più al giorno**. Tali movimenti seguiranno la distribuzione attuale dei flussi che può essere considerata divisa equamente tra le due

arterie principali della rete viaria di afferenza (50 % sulla S.P. 31 “Valdichiampo” e 50 % sulla S.P. 246 “Recoaro”).

**Come dimostrato dalle analisi e dal confronto, riportati al precedente paragrafo, l’incidenza dei veicoli attratti/generati dalla Ditta, così allo scenario attuale, come allo scenario futuro, valutata sia sul totale del traffico che sul solo traffico pesante circolante, è risultata essere poco significativa e non suscettibile di alterare gli equilibri della rete viabilistica del contesto circostante.**

## I RELATORI

**Arch. Roberta Patt**

**Arch. Loris Villa**



## 6 INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1.1 – Inquadramento territoriale provinciale del Comune di Arzignano (VI) .....</i>	<i>2</i>
<i>Figura 1.2 – Inquadramento territoriale del Comune di Arzignano (VI) .....</i>	<i>3</i>
<i>Figura 1.3 – Inquadramento territoriale comunale dell’ambito oggetto di intervento .....</i>	<i>3</i>
<i>Figura 1.4 – Rete stradale di adduzione all’ambito oggetto di intervento .....</i>	<i>5</i>
<i>Figura 1.5 – S.P. 31 “Valdichiampo” direzione sud-est, verso Montorso Vicentino (VI) .....</i>	<i>7</i>
<i>Figura 1.6 – S.P. 31 “Valdichiampo” direzione nord-ovest, verso Arzignano (VI) .....</i>	<i>7</i>
<i>Figura 1.7 – Vista angolare dell’intersezione tra la S.P. 31 “Valdichiampo” e via del Commercio, direzione sud-est, verso Montorso Vicentino (VI) .....</i>	<i>7</i>
<i>Figura 1.8 – S.P. 246 “Recoaro” direzione sud-est, verso la S.R. 11 “Padana Superiore” .....</i>	<i>9</i>
<i>Figura 1.9 – S.P. 246 “Recoaro” direzione nord-ovest, verso l’ampia intersezione a rotatoria con via Molinetto .....</i>	<i>9</i>
<i>Figura 1.10 – Vista angolare dell’ampia intersezione a rotatoria tra la S.P. 246 “Recoaro” e via Molinetto .....</i>	<i>9</i>
<i>Figura 1.11 – Via del Commercio, direzione nord-est, verso la zona industriale arzignanese .....</i>	<i>10</i>
<i>Figura 1.12 – Via del Commercio, direzione sud-ovest, verso la S.P. 31 “Valdichiampo” .....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 1.13 – Vista angolare delle due intersezioni a rotatoria di forma irregolare tra via del Commercio, via del Lavoro e via dell’Industria, direzione nord-est, verso la zona industriale arzignanese .....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 1.14 – “Via dell’Industria”, direzione est, verso Montecchio Maggiore (VI) .....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 1.15 – “Via dell’Industria”, direzione ovest, verso il centro abitato di Arzignano (VI) .....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 1.16 – Vista angolare dell’intersezione a rotatoria di forma irregolare tra via dell’Industria e via del Lavoro .....</i>	<i>13</i>
<i>Figura 1.17 – “Via Vicenza”, direzione ovest, verso Montecchio Maggiore (VI) .....</i>	<i>14</i>
<i>Figura 1.18 – “Via Vicenza”, direzione est, verso il distretto conciario ed il centro abitato di Arzignano (VI) .....</i>	<i>14</i>
<i>Figura 1.19 – Vista angolare dell’intersezione a rotatoria tra via Vicenza e via dell’Industria .....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 1.20 – Vista angolare dell’intersezione a rotatoria tra via Vicenza e via Madonna dei Prati, direzione ovest, verso la zona industriale arzignanese .....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 1.21 – S.P. 89 “Tezze” (via Madonna dei Prati), direzione sud, verso via Vicenza .....</i>	<i>16</i>
<i>Figura 1.22 – S.P. 89 “Tezze” (via Madonna dei Prati), direzione nord, verso la località di Costo di Arzignano (VI) ed il confinante Comune di Trissino (VI) .....</i>	<i>16</i>
<i>Figura 1.23 – Vista frontale dell’intersezione a rotatoria tra la S.P. 89 “Tezze” (via Madonna dei Prati) e via Vicenza .....</i>	<i>17</i>
<i>Figura 1.24 – “Via della Tecnica”, direzione sud-est, verso via del Lavoro .....</i>	<i>18</i>

Figura 1.25 – “Via della Tecnica” direzione nord-ovest, verso via Vicenza.....	18
Figura 1.26 – Vista angolare dell’intersezione a raso (tipo “T”) tra via della Tecnica e via Vicenza	19
Figura 1.27 – Vista angolare dell’intersezione a raso (tipo “T”) tra via del Lavoro e via della Tecnica .....	19
Figura 1.28 – S.P. 105 “Altura” (via Altura), direzione sud, verso via del Lavoro .....	20
Figura 1.29 – S.P. 105 “Altura” (via Altura), direzione nord, verso via Vicenza.....	20
Figura 1.30 – Vista angolare dell’intersezione a raso (tipo “T”) tra la S.P. 105 “Altura” (via Altura), direzione nord, verso via Vicenza .....	21
Figura 1.31 – “Via del Lavoro”, direzione sud-est, verso il sito oggetto di studio (via della Concia) e la S.P. 105 “Altura”.....	22
Figura 1.32 – “Via del Lavoro”, direzione nord-ovest, verso il sito oggetto di studio (via della Concia) e via dell’Industria .....	22
Figura 1.33 – Vista angolare dell’intersezione a rotatoria tra via del Lavoro, via del Commercio e via dell’Industria.....	22
Figura 1.34 – Vista angolare dell’intersezione a raso (tipo “T”) tra via del Lavoro e via della Concia .....	23
Figura 1.35 – Vista frontale da via della Concia del ramo di accesso all’intersezione a rotatoria di forma irregolare con via del Commercio e via del Lavoro.....	24
Figura 1.36 – “Via della Concia”, direzione sud-ovest, verso l’accesso sud-ovest al sito produttivo di Faeda S.p.a. e verso via del Lavoro.....	24
Figura 1.37 – “Via della Concia”, direzione ovest, verso l’accesso sud-ovest al sito produttivo di Faeda S.p.a. e verso via del Commercio .....	24
Figura 1.38 – “Via della Concia”, direzione ovest, verso l’accesso sud-est al sito produttivo di Faeda S.p.a. ....	25
Figura 1.39 – Vista frontale dell’intersezione a raso (tipo “T”) tra via della Concia e via del Lavoro	25
Figura 1.40 – Ortofoto che mostra la collocazione dei principali accessi allo stabilimento.....	26
Figura 1.41 – Vista frontale dell’accesso n. 1, collocato a sud-est dello stabilimento, da via della Concia, utilizzato dai mezzi pesanti di terzisti, trasportatori di prodotti chimici, di sottoprodotti di origine animale e di rifiuti .....	26
Figura 1.42 – Vista frontale dell’accesso n. 2, collocato a sud-ovest dello stabilimento, da via della Concia, utilizzato dai pedoni e collocato al civico n. 95 che dà indirizzo allo stabilimento.....	26
Figura 1.43 – Vista frontale dell’accesso n. 3, collocato a sud-ovest dello stabilimento, da via della Concia, utilizzato dai mezzi pesanti che trasportano pelli grezze, dai trasportatori di prodotti chimici e dalle ditte per la manutenzione .....	27
Figura 1.44 – Vista frontale dell’accesso n. 4, collocato a sud-ovest dello stabilimento, da via della Concia, utilizzato dai pedoni, di nuova acquisizione e quindi secondario rispetto all’accesso n. 2..	27

*Figura 1.45 – Vista frontale dell’accesso n. 5, collocato a sud-ovest dello stabilimento, da via della Concia, utilizzato dai mezzi pesanti per il ritiro dei rifiuti.....27*

*Figura 2.1 – Percorso dalla sede operativa della Ditta al casello autostradale di Montebello Vicentino (VI), attraverso la S.P. 31 “Valdichiampo” .....28*

*Figura 2.2 – Percorso dalla sede operativa della Ditta al casello autostradale di Montecchio Maggiore (VI), attraverso la S.P. 246 “Recoaro” .....29*

*Figura 2.3 – Livello di saturazione della rete viaria - Rete viaria attuale (matrici O/D stimate dati al 2006), estratto dell’Allegato F al Rapporto Ambientale del P.T.C.P. della Provincia di Vicenza.....29*

*Figura 2.4 – Flussi veicolari equivalenti - Rete viaria di riferimento con i principali interventi programmati (matrici O/D stimate al 2020), estratto dell’Allegato F al Rapporto Ambientale del P.T.C.P. della Provincia di Vicenza .....30*

## 7 INDICE DELLE TABELLE

<i>Tabella 2.1 – Volumi di traffico totale e pesante diurno lungo la S.P. 31 “Valdichiampo” allo scenario attuale (Fonte: Report dati di traffico 2022 commissionato da un’altra attività produttiva vicina allo stabilimento della Proponente).....</i>	<i>31</i>
<i>Tabella 2.2 – Volumi di traffico totale e pesante diurno lungo la S.P. 246 “Recoaro” allo scenario attuale (Fonte: “Rilievi Traffico Arzignano 2016”, allegato ad uno studio viabile commissionato da un’altra attività produttiva vicina allo stabilimento della Proponente) .....</i>	<i>32</i>
<i>Tabella 4.1 – Confronto delle incidenze dei mezzi afferenti all’attività della Proponente sulle arterie principali della rete viaria di afferenza, in relazione ai flussi totali ed al traffico pesante, tra lo scenario attuale e lo scenario di progetto .....</i>	<i>37</i>

*Riproduzione totale o parziale vietata*