

# Studio di Impatto Viabilistico

Bertacco Armando – Escavazioni e lavorazioni inerti

Località “Rubbietto”, Lusiana Conco (VI), 36046, Altopiano di Asiago

## STUDIO DI IMPATTO VIABILE

Impianto recupero e trasformazione materiali  
non pericolosi



### DATA

Gennaio 2025

### I RELATORI:

*Arch. Roberta Patt*

*Arch. Loris Villa*



**Patt Architetto Roberta**

Via dei Tempesta n° 3, 31023 Resana (TV)

cell: +39 347 7412298

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

## INDICE

<b>1 IL CONTESTO TERRITORIALE.....</b>	<b>3</b>
1.1 Premessa .....	3
1.2 Inquadramento territoriale dell'ambito oggetto di analisi e d'intervento .....	5
1.3 Descrizione sintetica della sede operativa della Ditta .....	9
1.4 Descrizione della rete stradale di adduzione al sito .....	10
<b>2 ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI.....</b>	<b>26</b>
2.1 Metodologia di rilevazione .....	26
2.2 Analisi dei flussi veicolari attuali.....	28
<b>3 INDIVIDUAZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO .....</b>	<b>31</b>
3.1 Ipotesi di incremento dei flussi veicolari indotti .....	31
<b>4 CONCLUSIONI.....</b>	<b>35</b>
<b>5 INDICE DELLE FIGURE.....</b>	<b>36</b>
<b>6 INDICE DELLE TABELLE.....</b>	<b>38</b>

# 1 IL CONTESTO TERRITORIALE

## 1.1 Premessa

La presente *relazione viabile* costituisce un *allegato* dello *Studio Preliminare Ambientale (S.P.A.)*, facente riferimento alla *richiesta di autorizzazione unica con aumento dei quantitativi di rifiuti gestiti di un impianto esistente per il recupero di rifiuti speciali non pericolosi costituiti da inerti da costruzione e demolizione, terra e rocce*, gestito dalla *ditta Bertacco Armando*, attualmente operante in forze dell'*Autorizzazione Unica Ambientale ai sensi del D.P.R. 59/2013 (A.U.A. num. 1/2017* ricomprensente: provvedimento 548/2016 del 21/10/2016 della *Provincia di Vicenza per la gestione rifiuti in procedura semplificata, autorizzazione allo scarico su suolo delle acque di dilavamento di prima e seconda pioggia dei piazzali ai sensi dell'art. 124 d.lgs. 152/06, autorizzazione di carattere generale alle emissioni in atmosfera ai sensi dell'art. 272 comma 2 D.lgs. 152/06*).

L'*Azienda Bertacco Armando* è un'*impresa individuale* avente sede legale nel *Comune di Lusiana Conco (VI)*, e più precisamente nella *frazione di "Rubbio"*, in *Contrada Brunello n° 16*, e sede operativa in *Strada della Scaletta*, poco a sud-ovest del *centro abitato*, in *località "Rubbietto"*, lungo la *strada di collegamento con "Tortima"*, altra *frazione* appartenente al medesimo *territorio comunale*. Essa, grazie agli oltre trent'anni di esperienza acquisita sul campo, è oggi un *partner* affidabile per tutte le *Amministrazioni* e gli *Enti Pubblici* dell'*Altopiano di Asiago* per quanto concerne lavorazioni su acquedotti, impianti fognari e servizio sgombero neve.

I numerosi servizi offerti dalla *Ditta* in oggetto spaziano all'interno del settore degli scavi edili e delle sistemazioni stradali:

- vendita di materiali inerti di qualsiasi pezzatura lavorati presso l'impianto della *Ditta*;
- scavi e sbancamenti;
- recupero e trasformazione di demolizioni con servizio di trasporto;
- demolizioni e sterri;
- sistemazione e difesa idraulico-forestale.

L'*Impresa* effettua demolizioni e scavi per la realizzazione di nuove fognature, di reti idriche, di fondamenta e lavorazioni stradali; grazie all'utilizzo di strumentazioni e macchinari all'avanguardia, essa assicura un servizio rapido, occupandosi inoltre della gestione delle macerie e del trasporto dei materiali inerti da demolizione.

Oltre al servizio di recupero e trasformazione di materiali da demolizione, l'*Azienda* dispone di pesa pubblica e grazie alla presenza di una flotta di mezzi attrezzati, può far facilmente fronte alle situazioni di emergenza, per garantire un rapido ed efficiente servizio di sgombero neve, ripristinando la normale viabilità stradale con rapidità.

Tra i diversi servizi è possibile annoverare infine la realizzazione di muri di contenimento, creati con sassi ciclopici provenienti dalle *montagne dell'Altopiano*, e di terre rinforzate con prodotti di prima qualità.

L'*autorizzazione* rispecchia una situazione non più consona all'attività della *Ditta*. Al momento del rilascio, infatti, l'attività prevalente era certamente quella del commercio di materiale *naturale* (circa 12.000 ton/anno) e la parte inerente al *recupero rifiuti* (pari a 2.500 ton/anno) era un'attività accessoria voluta per completare il servizio ai clienti; tuttavia, nell'ultimo *decennio* e soprattutto dopo la *pandemia*, nella zona è aumentata esponenzialmente la produzione di materiale edile da cantiere, che attualmente deve per forza essere trasportato in impianti localizzati in pianura, con costi molto elevati sia in termini di consumi sia in termini ambientali (emissioni); parallelamente è cresciuta la sensibilità e l'attenzione ambientale nei confronti dei temi del *recupero* e del *riciclo*, piuttosto che dello *smaltimento*.

**La *Ditta* ha quindi deciso di convertire l'attività di recupero rifiuti da attività accessoria ad attività prevalente nel proprio impianto**, con interventi per il miglioramento delle prestazioni ambientali dell'impianto (potenziamento del *sistema di abbattimento polveri* e del *sistema di raccolta e depurazione delle acque*, aumento delle *superfici impermeabili*, *incremento alberature*).

### **Finalità del progetto**

Al fine dello sviluppo dell'*attività aziendale*, il progetto prevede i seguenti interventi nell'ambito del passaggio alla *procedura di gestione ordinaria dell'impianto ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006*:

- *adeguamento dell'attività di recupero svolta ai criteri di cui al DM 127/2024;*
- *aumento potenzialità recupero R5 a 20.000 t/anno e 500 t/giorno;*
- *aumento tipologie rifiuti gestibili in impianto (rifiuti inerti da demolizione e costruzione; terra e rocce da scavo; miscele bituminose);*
- *utilizzo vaglio sgrassatore per rifiuti contenenti terra;*
- *aumento tipologie EoW prodotte (EoW conforme a DM127/2024 e EoW in conformità a criteri "caso per caso" di cui alle schede ARPAV tipo "terra" e "sabbia");*
- *aggiornamento del layout organizzativo dell'impianto.*
- *incremento aree pavimentate per protezione suolo e riduzione polveri;*
- *adeguamento rete di raccolta delle acque di dilavamento e dei sistemi di trattamento;*
- *implementazione rete di nebulizzazione per riduzione polveri;*
- *implementazione alberature per inserimento paesaggistico e riduzione polveri.*

**Si precisa che il progetto non prevede alcun ampliamento dell'impianto.**

GESTIONE RIFIUTI	INTERVENTI STRUTTURALI PREVISTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adeguamento dell'attività di recupero svolta ai criteri di cui al DM 127/2024;</li> <li>- <b>Aumento potenzialità recupero R5 a 20.000 t/anno e 500 t/giorno;</b></li> <li>- Aumento tipologie rifiuti gestibili in impianto (rifiuti inerti da demolizione e costruzione; terra e rocce da scavo; miscele bituminose);</li> <li>- Utilizzo vaglio sgrossatore per rifiuti;</li> <li>- Aumento tipologie EoW prodotte (terra e di sabbia in conformità a criteri "caso per caso");</li> <li>- Aggiornamento del layout organizzativo dell'impianto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incremento aree pavimentate per protezione suolo e riduzione polveri;</li> <li>- Adeguamento rete di raccolta delle acque di dilavamento e sistemi di trattamento;</li> <li>- Implementazione rete di nebulizzazione per riduzione polveri;</li> <li>- Implementazione alberature per inserimento paesaggistico e riduzione polveri;</li> </ul>

**Tabella 1.1 – Modifiche previste dall'istanza**

Il progetto rientra nella tipologia di opere previste negli *Allegati alla Parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii* e in particolare nell'*Allegato IV al punto 7 lett z.b) "Impianti di smaltimento e recupero di rifiuti speciali e urbani non pericolosi, con capacità complessiva superiore a 10 t/giorno, mediante operazioni di cui all'allegato C, lettere da R2 a R9, della parte quarta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152"*.

## 1.2 Inquadramento territoriale dell'ambito oggetto di analisi e d'intervento

La sede operativa dell'Azienda Bertacco Armando si trova in *Strada della Scaletta, località Rubbietto*, lungo la strada che collega le due frazioni, *Tortima e Rubbio*, del *Comune di Lusiana Conco (VI)*, centro il cui territorio comunale rientra nel territorio dell'*Altopiano dei Sette Comuni*, anche noto come *Altopiano di Asiago*.

Il contesto territoriale in cui si inserisce l'impianto è un *ambito montano* caratterizzato dalla prevalenza di *aree agricole incolte*, aree destinate al *pascolo* e *aree forestali* con presenza di piccoli *centri abitati sparsi*, generalmente posti lungo le *strade* o nelle zone più in rilievo.

*Lusiana Conco (VI)* è un *comune italiano sparso*, che al *30/06/2024* contava *4.556 abitanti*, istituito il *20 febbraio 2019*, dalla fusione degli *ex comuni di Conco (sede comunale di Lusiana Conco)* e di *Lusiana* (la sede di rappresentanza, degli organi elettivi e degli uffici per il pubblico del *Comune*).

*Lusiana Conco* si trova sul versante meridionale dell'*Altopiano dei Sette Comuni*. Si estende su *61,19 km²* (di questi, *34,34 km²* appartenevano all'*ex Comune di Lusiana* e *26,85 km²* all'*ex comune di Conco*). La quota minima è di *229 m* (presso *Laverda*), mentre la massima è di *1388 m* (*Monte Gusella* o *Mosca*) ma, considerando che la *cima* è di proprietà del *comune di Lusiana Conco*, si raggiungono anche i *2.336 m* di *Cima XII*, la *montagna* più alta della *provincia* e di tutte le *Prealpi Vicentine*.

Nel territorio sono presenti numerose valli generate dal fenomeno dell'erosione idrica, ma manca pressoché ovunque l'acqua in superficie (eccezione per la *valle del Covolo*) a causa del fenomeno del carsismo.

Dall'ex Comune di Lusiana, Lusiana Conco ha ereditato due vaste porzioni di territorio collocate a nord dell'altopiano, note come "nuovo patrimonio"; il Comune ne è proprietario e sono soggette all'uso civico degli abitanti dell'ex Comune di Lusiana ma, dal punto di vista amministrativo, ricadono entro i confini di Asiago; questa particolare situazione è dovuta alla spartizione dei beni collettivi che erano stati dell'antica *Reggenza dei Sette Comuni*: inizialmente furono compresi nel censuario di Asiago e gestiti attraverso un consorzio intercomunale, in seguito (per atto a rogito del 29 dicembre 1925) furono divisi (nonostante la contrarietà proprio di Lusiana) in porzioni che divennero proprietà dei vari enti; l'assegnazione avvenne per sorteggio, e ciò spiega perché le due porzioni si trovano nella zona nord-ovest dell'Altopiano, mentre il territorio comunale è collocato a sud-est; le due fasce di territorio del nuovo patrimonio sono le zone *Larici – Manazzo*, con un'estensione di 4,38 km<sup>2</sup>, e *Galmarara – Cima XII*, con una superficie totale di 20,22 km<sup>2</sup>. La proprietà dell'intero territorio comunale si estende così per 85,79 km<sup>2</sup>. All'ex Comune di Conco non furono assegnati territori poiché, all'epoca della *Reggenza*, costituiva una "contrada annessa".

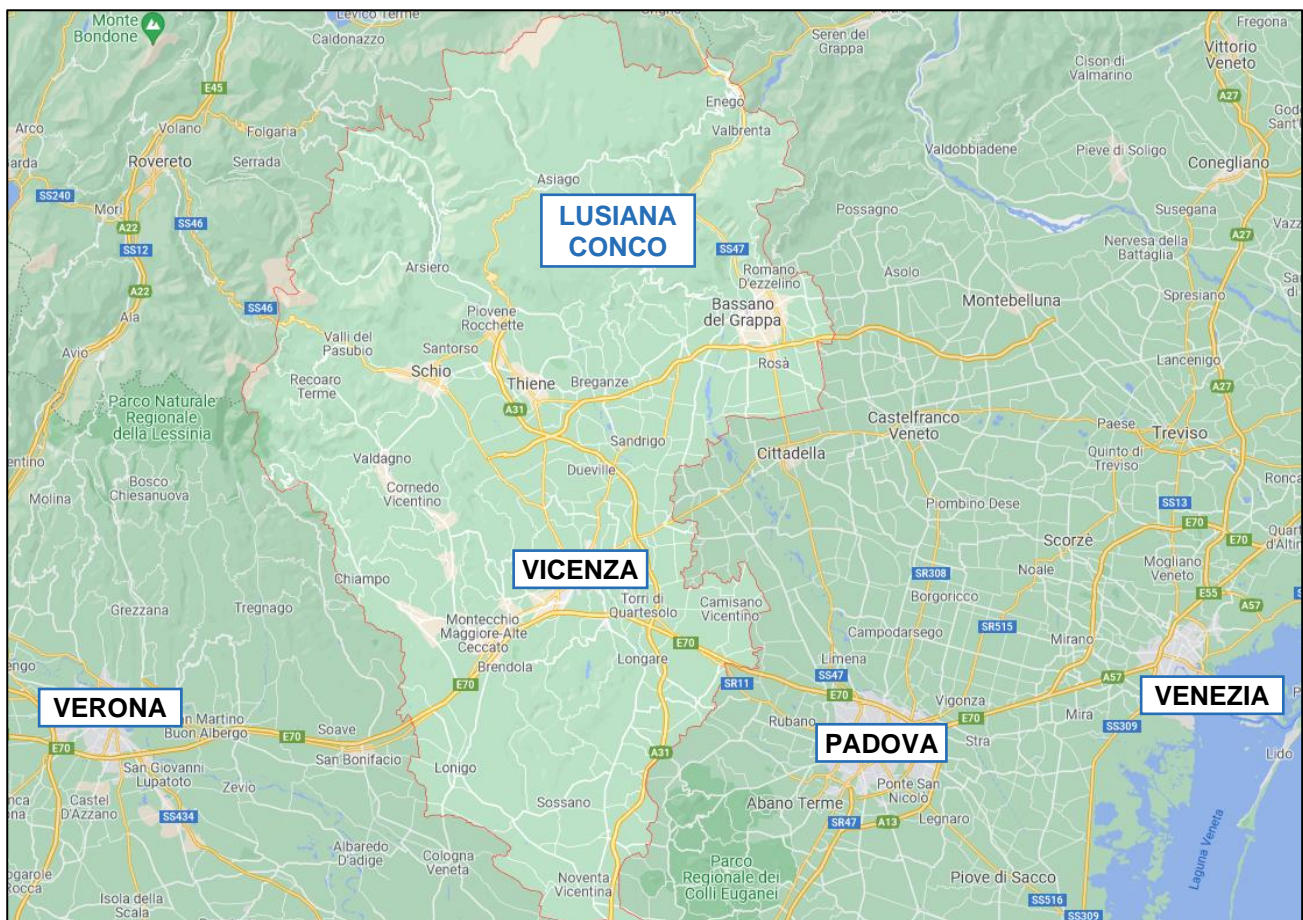
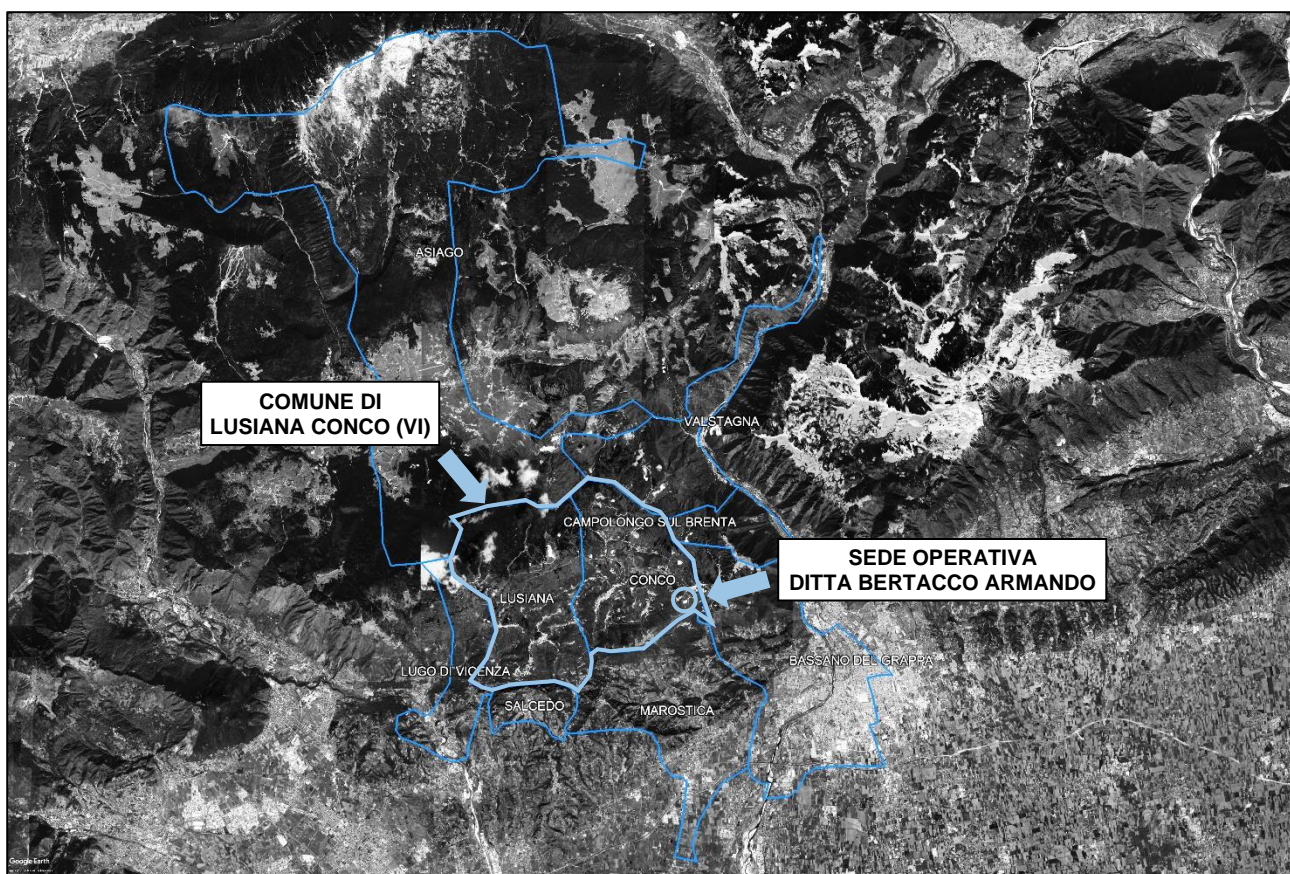


Figura 1.1 – Inquadramento territoriale provinciale dell'ambito oggetto di analisi e d'intervento

La *località* più vicina a *Lusiana Conco (VI)*, con cui il *Comune* confina a sud, è *Salcedo (VI)*, che si trova in linea d'aria ad una distanza di circa 3,1 km. La seconda *località* più vicina, posta invece al confine sud-ovest, è *Lugo di Vicenza (VI)* che si trova a 5,7 km, seguita al confine sud-orientale dal *Comune di Marostica (VI)*, situato a 7,7 km. Il *territorio comunale*, in cui si trova la *sede operativa della Ditta* in oggetto, confina poi a nord-est con il centro di *Valbrenta (VI)*, nato dalla fusione degli *ex comuni di Campolongo sul Brenta, Cison del Grappa, San Nazario e Valstagna*, situato a 10,3 km, con il *Comune di Asiago (VI)*, collocato a 11,3 km in direzione nord-ovest, ed infine, ad est, con quello di *Bassano del Grappa (VI)*, la cui presenza si attesta ad una distanza di 12,6 km.

I *capoluoghi provinciali* più vicini al *territorio comunale* sono, invece, quello di *Vicenza (VI)*, situato a circa 25,5 km, seguito da quello di *Padova (PD)*, che si trova ad una distanza di circa 47,5 km, ed infine da quello di *Treviso (TV)*, posto ad una distanza di 53,2 km.



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

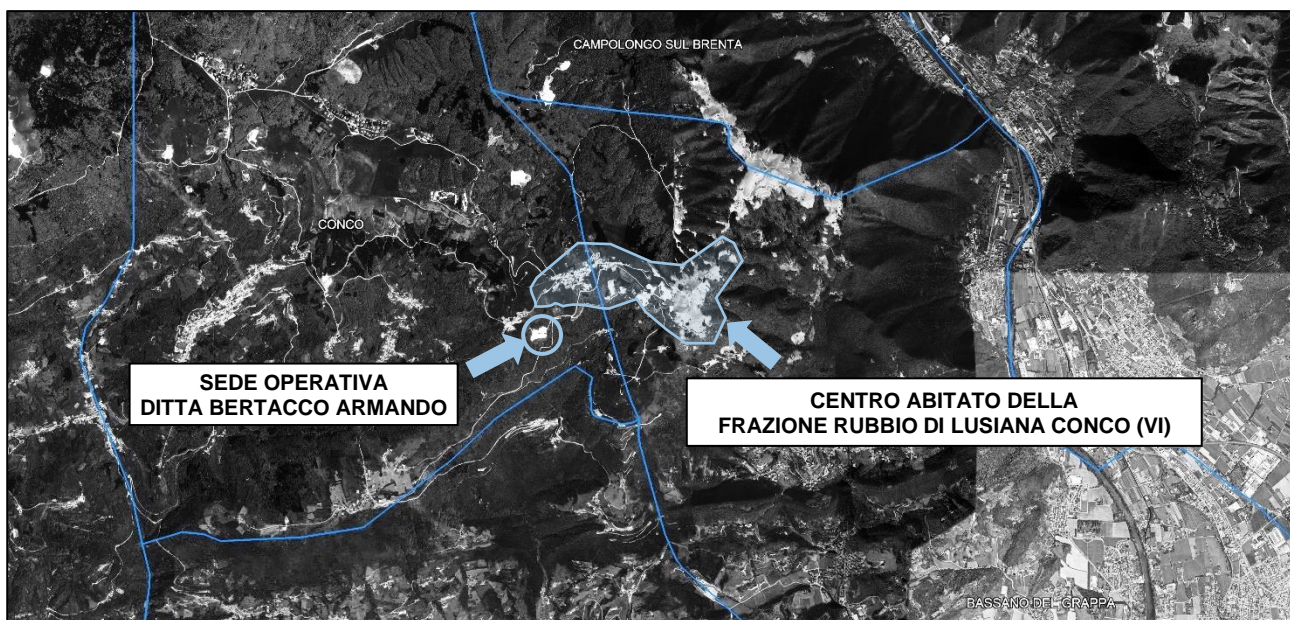
Per quanto riguarda più nello specifico la *frazione di Rubbio*, in cui ha *sede legale* la *Committente*, essa è sita a 1.057 m s.l.m. ed il suo territorio si presenta diviso tra i *comuni di Bassano del Grappa* e di *Lusiana Conco*, entrambi facenti parte della *Provincia di Vicenza*. La parte *bassanese* di *Rubbio* è l'unica parte di *Bassano* ad essere ufficialmente riconosciuta come "*frazione*" dallo *Statuto comunale* ed è *amministrativamente* costituita in *quartiere*.

L'*abitato* di *Rubbio* si arrocca sulle *alture* che delimitano a sud-est l'*Altopiano dei Sette Comuni*; la posizione panoramica del luogo permette di spaziare con lo sguardo verso il *Monte Grappa*, le *Pale di San Martino*, i *Lagorai*, gli *Appennini*, le *Alpi Giulie*, l'*Istria* e la *Laguna di Venezia* nei giorni tersi; proprio per la posizione favorevole ha qui sede uno dei principali centri di trasmissione radiofonici dell'Italia nord-orientale.

*Rubbio* è inoltre *località* apprezzata come stazione di *soggiorno estiva* ed *invernale*. Grazie all'*orografia* della zona è assai diffusa nel luogo la pratica del volo libero; nella zona inoltre sono presenti numerosi sentieri che si diramano fra la parte *bassanese* e la parte *conchese*, collegando così l'*Altopiano dei Sette Comuni* con il *Canale di Brenta*.

La *parte bassanese* di *Rubbio*, che oltre all'*abitato* include anche *boschi* e *pascoli*, è delimitata a sud da *Valrovina*, ad est da *Campese* (lungo il *crinale orientale* dell'*Altopiano*), a sud-ovest per un breve tratto dal *Comune di Marostica* (in *località Brombe*, ultima *località* del *Comune di Lusiana Conco*), a nord dal soppresso *Comune di Campolongo sul Brenta* (oggi *Valbrenta*), ad ovest dal vecchio *Comune di Conco* (*frazione di Rubbio di Conco* e *Contra' Val Lastaro*).

L'estremità nord-occidentale del *quartiere* e *frazione di Rubbio* coincide con il punto triplo *Bassano - Conco - Campolongo* (oggi *Bassano - Lusiana Conco - Valbrenta*) ad una quota di 1.276 metri s.l.m., presso *località Ronco del Confin* sul *Monte Malcroba*. Questo è il punto più alto del *territorio comunale* della *Città di Bassano del Grappa* e dista poche centinaia di metri da un altro punto triplo (ora doppio per la fusione di alcuni *Comuni*), il *confine comunale Lusiana Conco - Valbrenta*.



**Figura 1.3 – Inquadramento territoriale della frazione di Rubbio di Lusiana Conco (VI)**

In particolare, il *sito produttivo* oggetto di interventi, *sede operativa* dell'*azienda*, è collocato, insieme alla *località Rubbietto* di cui fa parte, nella porzione sud-orientale del *territorio comunale*, posto a



sud-ovest rispetto al *centro abitato* di *Rubbio*, e, come precedentemente riportato, lungo *Strada della Scaletta*, ovvero l'*arteria* che collega il medesimo all'altra *frazione* di *Tortima*.



*Figura 1.4 – Inquadramento territoriale locale della sede operativa in località Rubbietto di Lusiana Conco (VI)*

### 1.3 Descrizione sintetica della sede operativa della Ditta

L'area è urbanisticamente classificata dal *vigente Piano degli Interventi* come *Z.T.O. "D" – Zona produttiva*, con specifica individuazione di "*attività regolamentata secondo la L.R. 3/2000*".

L'attività di *recupero rifiuti inerti* di cui trattasi insiste su di una *ex-cava* (*ex-cava Ronchi*) ad un'altitudine compresa tra 960 e 980 m s.l.m.

L'impianto insiste attualmente su un'area composta di un ampio piazzale scoperto in parte in stabilizzato, in parte pavimentato in c.a..

Sono inoltre presenti un edificio per uffici ed una tettoia adibita a deposito.

L'impianto è suddiviso nelle seguenti zone principali:

- Zona di deposito dei rifiuti in ingresso, pavimentata in calcestruzzo;
- Zona di deposito del materiale da cava;
- Zona di deposito dei rifiuti prodotti su cassoni coperti, su stabilizzato, in adiacenza alla zona di stoccaggio dei rifiuti in ingresso;
- Zona di lavorazione inerti (impianto di frantumazione e vagliatura) su pavimentazione in calcestruzzo, provvista di appositi sistemi di abbattimento acustico;
- Zona di parcheggio e movimentazione mezzi;
- Zona di deposito del materiale naturale lavorato e delle *EoW* prodotte, su superficie in stabilizzato.

La zona di ingresso è posta ad una quota superiore rispetto alla zona di stoccaggio del materiale/*EoW* lavorato; nell'impianto è presente una pesa a servizio della *Ditta*, utilizzata anche come pesa pubblica.

Per ulteriori dettagli in merito allo *stato attuale* della sede operativa si rimanda ad una consultazione approfondita dello *Studio Preliminare Ambientale (S.P.A.)*.

#### 1.4 Descrizione della rete stradale di adduzione al sito

L'accesso alla sede operativa dell'azienda Bertacco Armando – Escavazioni e lavorazioni inerti, è garantito, sia provenendo da nord-est, e dunque dal *centro abitato* della frazione di Rubbio di Lusiana Conco (VI), che provenendo da sud-ovest, ovvero dalla *località di Tortima* o da quella di Brombe, frazioni del medesimo Comune, da *Strada della Scaletta*, toponimo assunto, in *località Rubbietto*, dalla strada che collega Rubbio agli altri centri abitati locali collocati a sud-ovest.

Nello specifico, in corrispondenza di una delle ultime ampie curve, delineate dall'andamento della strada prima di giungere al *centro abitato*, posto, come precedentemente riportato a nord-est, una diramazione in salita, avente direzione sud-ovest - nord-est, consente di raggiungere l'accesso carrabile allo *stabilimento*.



Figura 1.5 – Strada della Scaletta, direzione sud-ovest, verso le località vicine, Tortima e Brombe, frazioni di Lusiana Conco (VI) / Vista frontale della strada in salita che porta all'accesso carrabile del sito produttivo

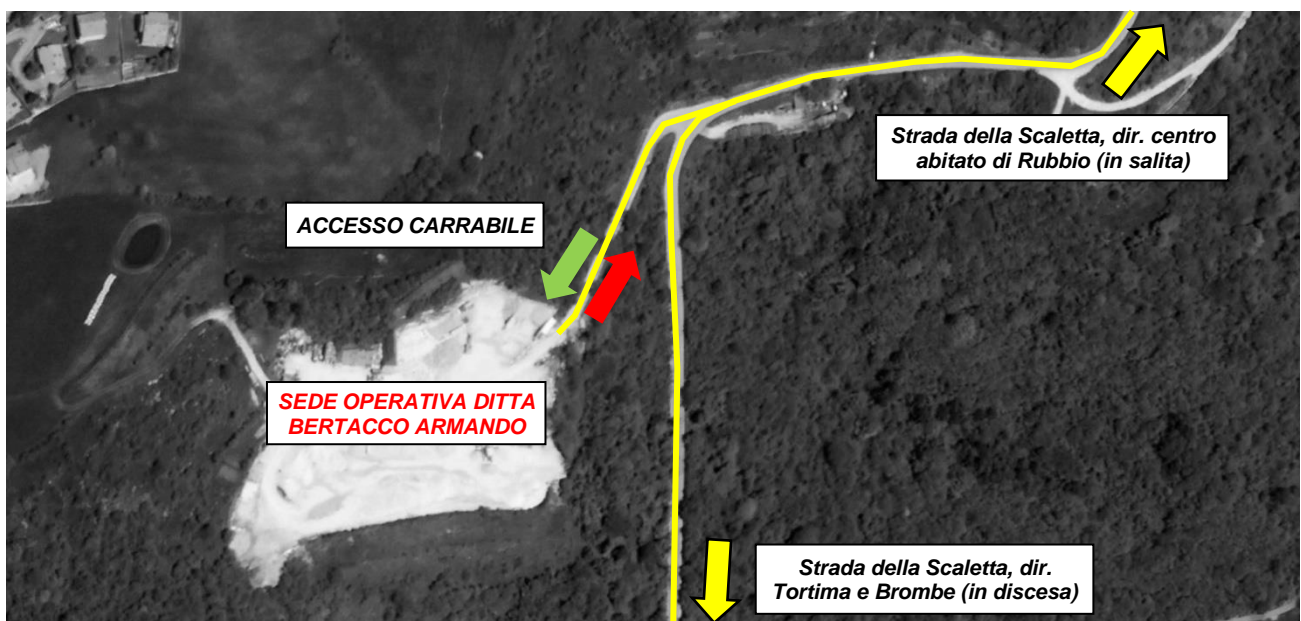


Figura 1.6 – Schema dell'accesso carrabile alla sede operativa della ditta Bertacco Armando sita in Strada della Scaletta

A sud-est della sede operativa della Committente, Strada della Scaletta è direttamente collegata, in corrispondenza del centro abitato di Tortima, alla S.P. 72 "Strada della Fratellanza", direttrice provinciale della lunghezza di 39,036 km che unisce, simbolicamente (dove il nome) le città di Bassano del Grappa e di Asiago, assumendo in questo tratto il toponimo di Contra' Tortima. Questo collegamento di giurisdizione provinciale consente di risalire l'Altopiano in direzione ovest e di raggiungere prima diverse frazioni, tra le quali la maggiore, per estensione ed abitanti, è quella di Fontanelle, ed in seguito, anche il centro abitato del Comune di Lusiana Conco (VI). A tal proposito, è necessario precisare che, all'estremità sud-occidentale del tessuto residenziale della località Fontanelle, appartenente anch'essa al territorio comunale, la S.P. 72 si dirama e collega alla S.P. 71 "Strada del Rameston", la quale, a sua volta, con una lunghezza di 14,143 km, rende fruibile la "Strada della Fratellanza" anche ai mezzi aventi come origine/destinazione il territorio del Comune di Marostica (VI).

Oltre a consentire la salita in direzione nord-ovest, il collegamento di Strada della Scaletta con la S.P. 72, in corrispondenza del centro abitato della località di Tortima, consente l'attraversamento del territorio anche nella direzione opposta, assumendo nel suo percorso in discesa verso sud-est, e dunque verso il Comune di Bassano del Grappa (VI), il toponimo di via Bressani, nome attribuitole per via del collegamento che essa garantisce con la frazione Bressani – Fodati – Pozza, già parte del Comune di Marostica (VI), situata a sud-est di Tortima.

Nella direzione diametralmente opposta rispetto al collegamento con Contra' Tortima e via Bressani, Strada della Scaletta, discendendo lungo il rilievo del territorio, si collega ad un'altra arteria locale, ovvero Contra' Spelonchette, la quale a sua volta consente sia di proseguire la discesa verso Brombe, che di continuare, collegandosi a Contra' Vendramini, la risalita del rilievo in direzione nord-est.

All'estremità nord-orientale, Strada della Scaletta è direttamente collegata a via Monte Grappa, arteria locale che costituisce l'accesso principale al centro abitato della località Rubbio di Lusiana Conco (VI).

A sua volta via Monte Grappa si collega, ad est, con la direttrice di via Monte Caina, la quale consente di proseguire la risalita in direzione nord-orientale del territorio verso Contra' Saline, località appartenente al Comune confinante di Bassano del Grappa (VI), e ad ovest, invece, con Contra' Chiesa Rubbio, strada locale che, proseguendo in Contra' Tedeschi, consente l'attraversamento dell'intero centro abitato della località.

All'estremità occidentale, quest'ultima prosegue diramandosi, in direzione nord-ovest, in Contra' Brunello, altra arteria principale della località, in cui trova tra l'altro, come precedentemente premesso, sede legale anche la Ditta committente, ed in direzione sud-est, in Contra' Cortese. Mentre la prima, abbandonando il tessuto urbano della località di Rubbio, permette di proseguire la

risalita, in direzione nord-ovest e della *frazione conchese* di *Monte Cogolin*, dell'*Altopiano* e del *confinante comune di Asiago (VI)*, la seconda, pur presentando un'iniziale tratto in discesa che porta al *centro abitato* della *località di Rubbietto*, offre poi un percorso alternativo per salire di quota, collegandosi prima a *Contra' Berti*, e poi alla S.P. 72, permettendo così di raggiungere il *centro abitato* del *territorio comunale di Lusiana Conco (VI)*.

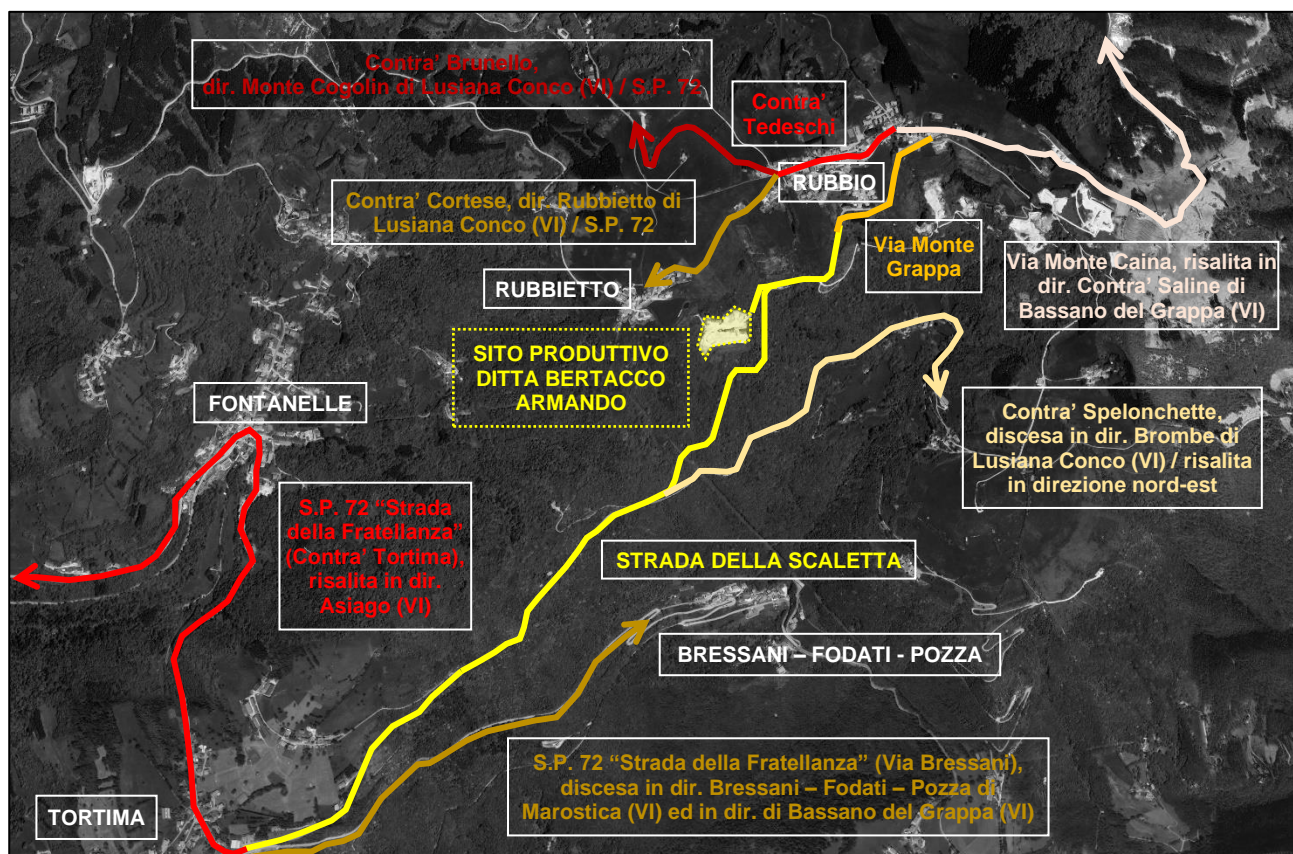


Figura 1.7 – Rete stradale di adduzione all'ambito oggetto di intervento

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

- **Strada della Scaletta**

Rappresenta la principale *direttrice stradale* che permette di raggiungere l'ambito oggetto di intervento sia provenendo da nord-ovest, e dunque dal *centro abitato* della *frazione di Rubbio* di *Lusiana Conco (VI)*, che provenendo da sud-est, ovvero dalla *località di Tortima* o da quella di *Brombe*, *frazioni* del medesimo *Comune*, così come provenendo da *valle*.

Come precedentemente descritto, *Strada della Scaletta* è un tratto di fondamentale importanza per l'attraversamento di questa porzione del territorio, in quanto, consentendo un'agile risalita del rilievo, rappresenta la *via di accesso principale* alla *frazione di Rubbio*.

L'accesso carrabile alla sede operativa della *Committente*, già citato, avviene attraverso una diramazione in salita, avente direzione nord-est – sud-ovest, posta in corrispondenza di una delle ultime ampie curve delineate dall'andamento della strada in oggetto prima di raggiungere il centro abitato della località.

All'estremità sud-occidentale, *Strada della Scaletta* si collega a *Contra' Tortima*, toponimo assunto in questa porzione di territorio dalla S.P. 72 "*Strada della Fratellanza*" e a *via Bressani*, arteria locale che permette il collegamento con il *Comune confinante di Bassano del Grappa (VI)*.

A circa metà del suo corso, questo fondamentale tratto della rete stradale di adduzione presenta un collegamento diretto con *Contra' Spelonchette*, altra strada locale che consente la discesa, così da raggiungere la vicina località di *Brombe di Lusiana Conco (VI)*, e, alternativamente, la risalita, in direzione nord-est, del territorio circostante.

All'estremità nord-orientale, *Strada della Scaletta* termina in *via Monte Grappa*, collegandosi così all'accesso principale al centro abitato della frazione *Rubbio di Lusiana Conco (VI)*.

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

Numero corsie:	2
Senso di circolazione:	doppio senso
Larghezza carreggiata:	~ 6,50 – 6,80 m
Larghezza banchine:	~ 0,30 – 0,50 m
Marcia piede a lato:	assente lungo tutto l'asse
Pista ciclabile a lato:	assente lungo tutto l'asse
Area di sosta a lato:	sono presenti, in diversi punti lungo l'asse, alcuni allargamenti laterali della carreggiata, solitamente superfici in sterrato e/o a verde che consentono la fermata temporanea dei veicoli (anche per agevolare l'uso dell'arteria nei due diversi sensi di marcia)
Illuminazione:	assente lungo tutto l'asse



**Figura 1.8 – Intersezione e innesto di Strada della Scaletta (estremità sud-occidentale) sulla S.P. 72 "Strada della Fratellanza"**



**Figura 1.9 – Strada della Scaletta, direzione nord-est, verso il sito produttivo oggetto di studio / centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI)**



**Figura 1.10 – Strada della Scaletta, direzione nord-est, verso il sito produttivo oggetto di studio / centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI), intersezione con Contra' Spelonchette**



**Figura 1.11 – Strada della Scaletta, direzione sud-ovest, verso la S.P. 72 “Strada della Fratellanza” (via Bressani / Contra' Tortima)**

• **Via Bressani (S.P. 72 “Strada della Fratellanza”)**

Questa porzione della S.P. 72 “Strada della Fratellanza”, prende il suo *toponimo* dal fatto che mette in collegamento la *frazione di Tortima* e, tramite la precedentemente descritta *strada della Scaletta*, quella di *Rubbio di Lusiana Conco (VI)* con la vicina *frazione Bressani – Fodati – Pozza*, *località* rientrante invece nella giurisdizione del *confinante comune di Marostica (VI)*, collocato a *valle*, in direzione sud.

Il tratto di *via Bressani* può essere utilizzato dunque sia per la discesa, provenendo da *Tortima* e/o *Rubbio*, che per la risalita, provenendo dai *comuni confinanti maggiori* di *Bassano del Grappa* e/o *Marostica* (VI).

Essa rappresenta dunque la parte iniziale del percorso principale solitamente intrapreso dai veicoli provenienti da sud e sud-est, oltre che la parte terminale della discesa affrontata dai mezzi aventi la propria destinazione nella medesima direzione.

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>	larghezza variabile compresa tra ~ 6,20 – 7,00 m, più ampia all'estremità ed in corrispondenza dei <i>centri abitati</i>
<i>Larghezza banchine:</i>	~ 0,30 – 0,50 m
<i>Marcia piede a lato:</i>	assente
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente
<i>Area di sosta a lato:</i>	presente solo in corrispondenza dell' <i>incrocio</i> con <i>Strada della Scaletta</i> , a servizio dell'attività di <i>ristorazione</i> presente ( <i>Ristorante La Rondinella</i> )
<i>Illuminazione:</i>	presente solo in corrispondenza dell' <i>incrocio</i> con <i>Strada della Scaletta</i>



**Figura 1.12** – *Via Bressani* (S.P. 72 “*Strada della Fratellanza*”), *direzione nord-ovest, verso Tortima di Lusiana Conco* (VI)



**Figura 1.13** – *Via Bressani* (S.P. 72 “*Strada della Fratellanza*”), *direzione sud-est, verso Bressani – Fodati – Pozza di Marostica* (VI)

• **Contra' Tortima (S.P. 72 "Strada della Fratellanza")**

La S.P. 72 "Strada della Fratellanza", dal lato opposto al tratto precedentemente identificato dal toponimo di *via Bressani*, procede in direzione nord-ovest, verso il *centro abitato* della *località Fontanelle* di *Lusiana Conco (VI)*, dalla quale è poi possibile risalire ulteriormente verso il *centro abitato principale* del *territorio comunale* e, conseguentemente, verso le altre città, a quota più elevata, che costituiscono, insieme ad esso, l'*Altopiano dei Sette Comuni*, più comunemente noto come *Altopiano di Asiago*.

Pur consentendo, come descritto, un percorso alternativo di risalita verso nord-ovest, questo tratto della S.P. 72, molto probabilmente, non è utilizzato dai mezzi afferenti alle attività della *sede operativa* della committente, in quanto questi ultimi, una volta abbandonato il *sito produttivo*, non possono che preferire, logicamente, di continuare la propria risalita verso *Rubbio*, e di utilizzare, conseguentemente, una volta lasciatisi alle spalle il *nucleo residenziale* citato, *Contra' Brunello* e/o *Contra' Cortese*, *arterie* che consentono comunque di raggiungere nuovamente la "Strada della Fratellanza", ma ad una quota più elevata.

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>	~ 6,80 - 7,50 m
<i>Larghezza banchine:</i>	~ 0,30 – 0,50 m
<i>Marcia piede a lato:</i>	assente
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente
<i>Area di sosta a lato:</i>	presenti sporadicamente in corrispondenza di alcune delle residenze del <i>tessuto urbano</i> della <i>frazione di Tortima</i> di <i>Lusiana Conco (VI)</i>
<i>Illuminazione:</i>	presente sporadicamente sul lato est ed esclusivamente per il tratto iniziale che attraversa il <i>centro abitato</i> di <i>Tortima</i>



**Figura 1.14 – Contra' Tortima (S.P. 72 "Strada della Fratellanza"), direzione nord, verso il centro abitato della frazione Fontanelle di Lusiana Conco (VI)**





**Figura 1.15 – Contra' Tortima (S.P. 72 "Strada della Fratellanza"), direzione sud, verso il centro abitato della frazione Tortima di Lusiana Conco (VI) e verso strada della Scaletta**

- **Contra' Spelonchette**

*Diramazione locale di strada della Scaletta, Contra' Spelonchette*, la quale intercetta quest'ultima nel suo tratto mediano, circa a metà distanza tra la strada di accesso alla sede operativa della committente ed il *centro abitato della frazione Tortima di Lusiana Conco (VI)*, quest'arteria, non molto ampia e parecchio dissestata dal punto di vista del manto stradale, procede in ripida discesa in direzione sud-est, consentendo di raggiungere la *frazione Brombe di Lusiana Conco (VI)*, e, alternativamente, di risalire verso *Contra' Saline, località del Comune confinante di Bassano del Grappa (VI)*.

Vista la sua giacitura, la sua pendenza e le sue caratteristiche intrinseche e morfologiche, è molto probabile che quest'arteria possa essere utilizzata esclusivamente dagli *autoveicoli* e non sia interessata dal traffico afferente all'attività oggetto di aumento della *capacità produttiva della Ditta Bertacco Armando*.

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>	~ 4,20 – 4,50 m
<i>Larghezza banchine:</i>	~ 0,10 – 0,20 m (ove presente)
<i>Marcia piede a lato:</i>	assente
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente
<i>Area di sosta a lato:</i>	assente
<i>Illuminazione:</i>	assente



**Figura 1.16 – Contra' Spelonchette, direzione est, verso Brombe di Lusiana Conco (VI) e Contra' Saline di Bassano del Grappa (VI)**



**Figura 1.17 – Contra' Spelonchette, direzione ovest, verso strada della Scaletta**

- **Via Monte Grappa**

Questa breve *strada comunale*, della lunghezza di circa 500 m, rappresenta, diramandosi dall'estremità terminale a nord-est di *strada della Scaletta*, la principale via di accesso, per chiunque provenga da *valle*, al *centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI)*, pur essendo possibile un percorso alternativo, più articolato e probabilmente meno utilizzato, per raggiungere il nucleo anche da est, e dunque da *via Monte Caina*, altra *arteria locale* che verrà meglio descritta nel corso della presente trattazione.

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>	~ 6,50 – 7,20 m (ampiezza variabile)
<i>Larghezza banchine:</i>	~ 0,30 – 0,80 m (ampiezza variabile)
<i>Marciapiede a lato:</i>	presente, esclusivamente per il tratto iniziale, sul lato nord della carreggiata
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente

<i>Area di sosta a lato:</i>	sono presenti degli allargamenti della carreggiata in sterrato, in corrispondenza delle due curve principali presenti alle due estremità dell'arteria in oggetto
<i>Illuminazione:</i>	assente



**Figura 1.18 – Via Monte Grappa, direzione nord-est, verso il centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI)**



**Figura 1.19 – Via Monte Grappa, direzione sud-ovest, verso strada della Scaletta**

- **Via Monte Caina**

Una volta avuto accesso al *centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI)* tramite *via Monte Grappa*, è possibile proseguire la propria risalita verso nord-est attraverso un'altra *arteria locale*, *via Monte Caina*, la quale consente di raggiungere, a sua volta, *Contra' Saline*, *località* appartenente alla giurisdizione del *Comune di Bassano del Grappa (VI)*.

Quest'*arteria* rappresenta dunque una via di accesso alternativa alla *località* in cui ha *sede legale* la *committente*, via d'accesso non molto utilizzata, viste le sue caratteristiche morfologiche e le sue dimensioni, da chi proviene da *valle*, quanto piuttosto da coloro i quali intendono raggiungere il *nucleo*

abitato provenendo da un'altra delle piccole *località* presenti, ad una quota più elevata, ad est, ed appartenenti al *territorio comunale confinante*.

L'*arteria* descritta, viste le sue caratteristiche e le direzioni e destinazioni da essa consentite, non è d'interesse per la realizzazione del progetto e non è utilizzata, se non molto raramente, dai mezzi afferenti all'attività in oggetto.

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>	~ 4,50 – 5,50 m, ampiezza della carreggiata parecchio variabile, mediamente inferiore alla normale dimensione di una strada a doppio senso
<i>Larghezza banchine:</i>	~ 0,30 – 0,80 m
<i>Marciapiede a lato:</i>	assente
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente
<i>Area di sosta a lato:</i>	è presente un'ampia area di sosta all'estremità iniziale di connessione con <i>via Monte Grappa</i> ; sono poi presenti degli allargamenti sporadici della carreggiata in sterrato, soprattutto in corrispondenza delle curve principali e verso il <i>centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI)</i>
<i>Illuminazione:</i>	assente



Figura 1.20 – Vista frontale dell'intersezione tra via Monte Caina e via Monte Grappa, direzione nord-est



Figura 1.21 – Via Monte Caina, direzione nord-est, verso Contra' Saline di Bassano del Grappa (VI)



Figura 1.22 – Via Monte Caina, direzione sud-ovest, verso via Monte Grappa e verso il centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI)

- **Contra' Tedeschi**

L'attraversamento del *centro abitato di Rubbio, frazione di Lusiana Conco (VI)*, una volta avuto accesso al medesimo alternativamente da una delle due *arterie locali* precedentemente descritte, *via Monte Grappa* e *via Monte Caina*, è garantito dall'uso della principale *strada locale di Contra' (o Contrada) Tedeschi*. Quest'ultima, che inizialmente assume il *toponimo* di *Contra' Chiesa Rubbio*, permette ai veicoli di proseguire la propria risalita in direzione nord-ovest, verso dunque le *località* vicine di *Rubbietto* e *Monte Cogolin*, oltre che verso gli altri *centri principali* dell'*Altopiano dei Sette Comuni*.

Grazie alle diramazioni di *Contra' Brunello* e *Contra' Cortese*, le quali verranno di seguito meglio descritte, è possibile, intraprendendo il percorso finora delineato attraverso la progressiva descrizione dei tratti viabili presenti, arrivare alla connessione del *territorio circostante* con la principale *arteria provinciale* della S.P. 72 "*Strada della Fratellanza*", che come precedentemente riportato, consente di arrivare alla destinazione ultima del *Comune di Asiago (VI)*, ad una quota ovviamente superiore rispetto ai centri abitati finora citati, oltre che raggiungere il *nucleo abitato* più importante del *territorio comunale*.

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>	~ 5,80 – 6,20 m, ampiezza della carreggiata variabile a seconda del tratto considerato
<i>Larghezza banchine:</i>	~ 0,20 – 1,20 m, ampiezza delle banchine variabile a seconda del tratto considerato
<i>Marciapiede a lato:</i>	presente, lungo quasi tutto l'asse, esclusivamente sul lato nord del medesimo
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente

<i>Area di sosta a lato:</i>	sono presenti diverse aree di sosta, in corrispondenza del centro e delle abitazioni, prevalentemente sul lato nord dell'asse stesso e con accesso diretto dall'arteria in oggetto
<i>Illuminazione:</i>	presente sporadicamente lungo il lato nord dell'asse



Figura 1.23 – Contra' Tedeschi, direzione nord-ovest, verso Contra' Brunello e Contra' Cortese



Figura 1.24 – Contra' Tedeschi, direzione sud-est, verso via Monte Caina e via Monte Grappa



Figura 1.25 – Vista frontale dell'intersezione tra Contra' Tedeschi, Contra' Brunello e Contra' Cortese, direzione ovest

- **Contra' Brunello**

Una volta oltrepassato il *centro abitato* della *frazione Rubbio* del *Comune di Lusiana Conco (VI)*, una delle *strade* percorribili per proseguire la risalita dell'*Altopiano dei Sette Comuni*, in direzione nord-ovest e del principale *centro di Asiago (VI)*, è *Contra' Brunello*, *arteria comunale* in cui, al *n° civico 16*, trova sede legale anche la *Ditta Bertacco Armando*, *committente e soggetto proponente* dell'*istanza* di aumento della capacità produttiva.

Più nel dettaglio, *Contra' Brunello* consente di raggiungere *via Monte Cogolin*, altra *strada locale* che prende il nome proprio dalla vicina *frazione*, appartenente allo stesso *territorio comunale*, con cui collega il *nucleo residenziale* di *Rubbio*.

A nord-ovest, una volta oltrepassato anche il piccolo agglomerato di *Lastaro*, il percorso si ricongiunge alla *S.P. 72 "Strada della Fratellanza"*, *arteria provinciale* di fondamentale importanza, più volte citata nel corso della presente trattazione.

Questa contrada rappresenta il percorso principale di risalita di cui si servono i mezzi afferenti all'attività della *Committente*; il percorso alternativo si serve dell'ultima *arteria* che verrà di seguito descritta, *Contra' Cortese*, la quale però vieta il transito a *mezzi avente carico superiore a 7,5 tonnellate*.

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>	~ 6,20 – 7,00 m, ampiezza della carreggiata variabile a seconda del tratto considerato
<i>Larghezza banchine:</i>	~ 0,20 – 1,20 m, ampiezza delle banchine variabile a seconda del tratto considerato
<i>Marciapiede a lato:</i>	assente
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente
<i>Area di sosta a lato:</i>	assente
<i>Illuminazione:</i>	assente



**Figura 1.26 – Contra' Brunello, direzione nord-ovest, verso via Monte Cogolin**



Figura 1.27 – Contra' Brunello, direzione sud-est, verso il centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI)

- **Contra' Cortese**

Raggiunto il bivio che fa da estremità al *nucleo abitato* di *Rubbio*, è possibile proseguire la risalita dell'*Altopiano di Asiago*, anche procedendo inizialmente in direzione sud-ovest, imboccando *Contra' Cortese*, altra *strada locale* che procede prima in questa direzione per poi risalire anch'essa, come la precedentemente descritta *Contra' Brunello*, verso nord, offrendo un tragitto alternativo per raggiungere la *S.P. 72* e consentendo ai veicoli di raggiungere il *centro abitato* della *località Rubbietto*.

Più specificatamente, *Contra' Cortese*, una volta raggiunto l'*abitato di Rubbietto*, si collega a *Contra' Rubbietto*, la quale, a sua volta, si congiunge ad ovest con *Contra' Berti*, altra *contrada locale* che prende nome dall'omonima *frazione* che serve, *località confinante* che precede il raggiungimento della più volte citata *Strada della Fratellanza*.

Questa *contrada*, insieme alle altre *arterie locali* ad essa connesse, rappresenta il tratto iniziale del secondo possibile percorso di risalita, leggermente più stretto rispetto a quello di *Contra' Brunello* precedentemente descritto. Entrambe le alternative portano, come più volte precisato, dopo una breve distanza, alla più ampia ed adatta *S.P. 72*; occorre precisare che *Contra' Cortese*, è utilizzabile esclusivamente dai mezzi aventi portate inferiori alle 7,5 tonnellate, ragion per cui non viene, né verrà percorsa dai mezzi afferenti all'attività, come precisato dalla *Proponente*; ciò non toglie che essa costituisca comunque un percorso alternativo nel caso in cui il carico e le dimensioni del mezzo fossero inferiori a quelle non consentite; nonostante questa possibilità, i mezzi aventi come origine/destinazione lo stabilimento continueranno ad utilizzare il percorso verso nord-ovest che parte da *Contra' Brunello*, come già del resto fanno, su di un tragitto in cui il loro transito è consentito.

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>	~ 5,50 – 5,80 m



<i>Larghezza banchine:</i>	~ 0,20 – 0,40 m, banchine prevalentemente ristrette
<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 sul lato nord dell'asse, esclusivamente per il tratto più prossimo al <i>centro abitato</i> di <i>Rubbio di Lusiana Conco (VI)</i> , in corrispondenza del <i>cimitero</i> del medesimo



**Figura 1.28 – Contra' Cortese, direzione ovest, verso il centro abitato di Rubbietto di Lusiana Conco (VI)**



**Figura 1.29 – Contra' Cortese, direzione est, verso il centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI)**

## 2 ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI

### 2.1 Metodologia di rilevazione

Per la ricostruzione del quadro conoscitivo attuale si fa riferimento alle informazioni ricevute dalla *Committente*, la quale le ha a sua volta estrapolate dal *registro carico/scarico* redatto nel corso dell'anno 2021.

#### Caratteristiche delle attività dell'Azienda

Come precedentemente anticipato dalle premesse al presente *studio*, la Ditta Bertacco Armando, è attualmente operante in forze dell'Autorizzazione Unica Ambientale ai sensi del D.P.R. 59/2013 (A.U.A. num. 1/2017 ricomprensente: provvedimento 548/2016 del 21/10/2016 della Provincia di Vicenza per la gestione rifiuti in procedura semplificata, autorizzazione allo scarico su suolo delle acque di dilavamento di prima e seconda pioggia dei piazzali ai sensi dell'art. 124 d.lgs. 152/06, autorizzazione di carattere generale alle emissioni in atmosfera ai sensi dell'art. 272 comma 2 D.lgs. 152/06), ed è autorizzata al trattamento di 2.500 ton/anno di rifiuti da demolizione e costruzione.

Le attività attualmente svolte dall'azienda, le quali, come già ampiamente delineato, consistono in:

- escavazioni e movimento terra;
- lavori stradali, quali la realizzazione di acquedotti e fognature;
- sgombero neve;
- demolizioni e sterri;
- frantumazione/selezione/vagliatura di materiali inerti e rifiuti provenienti dal settore edile e degli scavi, ovvero inerti da costruzione e demolizione (CER 170107 e 170904);

comportando la presenza di *n° 3 operai*, oltre al *titolare*, il *Sig. Armando Bertacco*, e si svolgono nei giorni infrasettimanali, secondo l'orario di una regolare giornata lavorativa di 9 ore:

- *Mattina: 7:45 - 12:00;*
- *Pomeriggio: 13:15 - 18:00.*

Il *Proponente* ha inoltre precisato, nel riportare gli *orari* di funzionamento del *sito produttivo* che, in alcune rare occasioni, dettate da necessità di circostanza/urgenza, il *sito produttivo* è rimasto aperto anche di *sabato*.

Considerato l'esiguo *numero di operai* presenti, si ritiene il traffico indotto dai loro *mezzi personali*, utilizzati per raggiungere la *sede operativa*, del tutto trascurabile ai fini delle analisi.

Oltre ad i mezzi imputabili al trasporto di materiali inerti naturali e rifiuti, l'attività dell'azienda, per via della vasta gamma di servizi offerti, comporta ulteriori flussi di traffico, non generati dal trattamento dei medesimi e, per buona parte, dovuti alla presenza di una pesa pubblica di cui usufruiscono anche altri veicoli, la cui movimentazione non ha correlazione con la *Ditta* proponente l'*istanza*.

### Caratteristiche generali dei flussi di traffico generati/attratti dall'Azienda

Visto il *numero esiguo di operai ed impiegati*, i *flussi di traffico* generati dall'*azienda* sono costituiti quasi esclusivamente da *mezzi pesanti*. Per quanto riguarda specificatamente questa tipologia di mezzi, i veicoli in ingresso/uscita dallo *stabilimento* sono solitamente camion a 4 assi, anche se occorre precisare che in alcune occasioni, e per movimentazioni di materiali più consistenti rispetto a quelle ordinarie, può essere presente anche qualche bilico.

La portata dei *mezzi pesanti* utilizzati per il trasporto di materiale per/dall'*azienda* è ordinariamente pari a 10 tonnellate (100 quintali), anche se, come precedentemente accennato, può essere movimentato anche qualche mezzo da 18 tonnellate (180 quintali). Dal *registro carico/scarico 2021*, al fine di affinare la precisione dell'analisi, il proponente ha calcolato e stabilito una portata media di 14 ton/mezzo.

Attualmente, oltre ai *mezzi pesanti* citati e descritti, entrano/escono dal *sito produttivo* anche altri veicoli necessari alla riparazione/manutenzione del parco veicolare dell'*Azienda*, come pale gommate ed escavatori; secondo quanto riportato dal proponente, però, si tratta di una quantità esigua, pari a circa 1 / 2 *mezzi* al mese, movimentati soltanto qualora la loro presenza si sia resa indispensabile.

### Percorso intrapreso dai mezzi in ingresso/uscita allo/dallo stabilimento

Per quanto riguarda il percorso intrapreso dai *mezzi* in ingresso/uscita allo/dallo *stabilimento*, il titolare della *committente* ha indicato che:

1. Origine: i mezzi pesanti in ingresso alla sede operativa provengono quasi sempre da nord, quindi dai *nuclei abitati* posti ad una quota più elevata rispetto al *sito produttivo*;
2. Destinazione: una volta caricato/scaricato il materiale, e/o usufruito della pesa pubblica, i mezzi in uscita dalla sede operativa si dirigono quasi sempre anch'essi verso nord, tornando dunque all'origine dei loro spostamenti, pur essendo necessario precisare che, in alcuni casi (circa 4/5 camion al giorno), dopo la pesata, scendono verso sud, a quote più basse, al fine di vendere il materiale ottenuto.

Com'è possibile evincere dalla descrizione della rete viaria di afferenza riportata dal *paragrafo* precedente:

- il percorso di risalita verso nord comporta l'utilizzo della porzione terminale di *strada della Scaletta*, di *via Monte Grappa*, di *Contra' Tedeschi* ed alternativamente di *via Monte Caina*, per i veicoli diretti verso est, e di *Contra' Brunello* per quelli diretti verso ovest;
- il percorso di discesa verso sud, comporta l'utilizzo della porzione iniziale di *strada della Scaletta*, che precede l'accesso carrabile allo stabilimento, ed alternativamente di *Contra' Tortima* per i veicoli diretti verso est / nord-est, e di *Via Bressani*, per i veicoli diretti verso ovest / sud-ovest, entrambe tratti diversi della *S.P. 72 "Strada della Fratellanza"* che collega *Bassano del Grappa*

(VI) ad Asiago (VI); è necessario precisare, a tal proposito, che i veicoli che si immettono in *Contra' Tortima*, non si dirigono a valle, ma usufruiscono di un percorso alternativo di risalita verso est, al fine di raggiungere i *nuclei abitati* sparsi, a quota più elevata, presenti in questa porzione del territorio comunale di Lusiana Conco (VI).

## 2.2 Analisi dei flussi veicolari attuali

Come precedentemente premesso all'inizio del presente *paragrafo*, lo *scenario attuale*, per quanto concerne la movimentazione dei veicoli imputabile alla *Ditta* in oggetto, è stato ricostruito attraverso le informazioni ricevute dal *Soggetto proponente*, il quale le ha a sua volta desunte dal *registro di carico/scarico*, della sua attività, compilato nel corso dell'anno 2021. I dati ricevuti sono poi stati ulteriormente elaborati ed analizzati dal *tecnico* scrivente, anche al fine di verificarne la validità, tenendo come ulteriore riferimento le risposte ricevute alle domande inoltrate alla *Committenza*.

Secondo quanto riferito, l'attività comporta:

1. il passaggio di circa 1 mezzo pesante al giorno, imputabile al servizio di trattamento e recupero dei rifiuti da demolizione e costruzione;
2. l'ingresso di circa 8 mezzi pesanti al giorno, imputabile al servizio di pesa pubblica offerto in sito in favore di soggetti esterni ed imprese diverse dalla proponente, provenienti dal territorio circostante;
3. l'accesso alla sede operativa di circa 3 mezzi pesanti al giorno, riguardante invece il trasporto di materiale naturale da cava reperibile direttamente in sito; è necessario precisare che tale numero, in particolare, è stato calcolato dividendo il quantitativo totale riportato dal registro, circa 9.400 ton/anno trasportate nel 2021, per il numero di giorni lavorati, 225, e per la portata media dei mezzi pesanti utilizzati, corrispondente, come già riportato a circa 14 tonnellate.

Dall'elaborazione dei dati ricevuti dalla committente ed in base al *registro carico/scarico* dell'*Azienda*, in totale nel 2021 sono state trasportate 2.500 tonnellate di rifiuti, in 225 giorni, con un numero massimo di ingressi giornalieri riferibili a tale servizio pari a 3 mezzi pesanti al giorno ed un numero medio di 1 mezzo pesante nel medesimo arco temporale.

Approssimando tutti le informazioni ricevute riguardanti i restanti servizi, l'attività della ditta Bertacco Armando comporta attualmente il passaggio di circa 12 mezzi pesanti al giorno per un totale, considerando l'ingresso e l'uscita dei veicoli dalla sede operativa, di 24 movimenti al giorno, corrispondenti, nelle 9 ore lavorate, a circa 4 movimenti all'ora per la totalità delle sue prestazioni.

Le caratteristiche e le informazioni valutate sinteticamente sono più facilmente apprezzabili e verificabili dalla matrice di seguito riportata, che tenta di restituire un quadro, il più possibile completo ed esaustivo, della situazione trasportistica configurata e generata dalla presenza della *Proponente*, allo *scenario attuale*, su *strada della Scaletta* e, conseguentemente, sul resto degli assi viabili

precedentemente descritti e costituenti la *rete viaria di afferenza* alla sede operativa oggetto dell'istanza.

Al fine di agevolare la successiva analisi del traffico indotto dalla realizzazione degli interventi di progetto, la matrice seguente riguardante lo scenario attuale riporta le medesime informazioni valutate per quanto riguarda lo scenario di progetto, con a corredo delle note esplicative che consentono di conoscere anche la fonte del dato riportato/calcolato.

<b>Dati relativi alla produzione della Ditta Bertacco Armando - Scenario attuale</b>			
<b>Dato riportato</b>	<b>Quantità</b>	<b>U. d. m.</b>	<b>Note esplicative</b>
<b>Produzione annuale di rifiuti autorizzata/trattata</b>	2.500	ton/anno	Autorizzazione vigente
<b>Numero massimo di mezzi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	3	mp/g	Dato desunto dal registro carico/scarico
<b>Flussi giornalieri medi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	1	mp/g	Dato calcolato dal registro carico/scarico
<b>Flussi giornalieri medi in ingresso/uscita per l'utilizzo della pesa pubblica</b>	8	mp/g	Dato fornito dal Proponente
<b>Numero massimo orario di mezzi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	0,50	mp/h	Dato calcolato dividendo i flussi per le ore lavorate (9 h), arrotondato per eccesso: $3 / 9 = 0,33 \sim 0,50$ mp/h
<b>Flussi orari medi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	0,50	mp/h	Dato calcolato dividendo i flussi per le ore lavorate (9 h), arrotondato per eccesso: $1 / 9 = 0,11 \sim 0,50$ mp/h
<b>Flussi orari medi in ingresso/uscita per l'utilizzo della pesa pubblica</b>	1	mp/h	Dato calcolato dividendo i flussi per le ore lavorate (9 h), arrotondato per eccesso: $8 / 9 = 0,89 \sim 1$ mp/h
<b>Quantità annuale di materiale naturale da cava prelevato/trasportato</b>	9.400	ton/anno	Dato fornito dal Proponente
<b>Numero di giorni lavorati secondo il registro carico/scarico</b>	225	gg	Dato desunto dal registro carico/scarico
<b>Portata ordinaria dei mezzi pesanti utilizzati</b>	10	ton/mp	Dato fornito dal Proponente
<b>Portata straordinaria dei mezzi pesanti utilizzati</b>	18	ton/mp	Dato fornito dal Proponente
<b>Portata media dei mezzi pesanti utilizzati</b>	14	ton/mp	Dato calcolato dal registro carico/scarico
<b>Flussi giornalieri medi in ingresso/uscita per il trasporto del materiale naturale da cava</b>	3	mp/g	Dato calcolato dividendo la quantità annuale trasportata per il numero di giorni lavorati e per la portata media dei mezzi utilizzati: $9.400 / 225 / 14 = 2,98 \sim 3$ mp/g
<b>Flussi orari medi in ingresso/uscita per il trasporto del materiale naturale da cava</b>	0,50	mp/h	Dato calcolato dividendo i flussi per le ore lavorate (9 h), arrotondato per eccesso: $3 / 9 = 0,33 \sim 0,50$ mp/h
<b><u>Flussi giornalieri totali imputabili all'attività dello stabilimento</u></b>	<b>12</b>	<b>mp/g</b>	Dato calcolato come somma dei flussi giornalieri medi imputabili all'attività dello stabilimento: $1 + 8 + 3 = 12$ mp/g
<b><u>Flussi orari totali imputabili all'attività dello stabilimento</u></b>	<b>2</b>	<b>mp/h</b>	Dato calcolato come somma dei flussi orari medi imputabili all'attività dello stabilimento: $0,50 + 0,50 + 1 = 2$ mp/h
<b>Potenzialità di recupero giornaliera autorizzata</b>	10	ton/g	Autorizzazione vigente
<b>Media giornaliera trattata autorizzata</b>	10	ton/g	Autorizzazione vigente

<b>Quantità di rifiuti in deposito in attesa di trattamento</b>	930	ton	Autorizzazione vigente
<b>Quantità di rifiuti prodotti in deposito in attesa di avvio a recupero presso altri impianti autorizzati</b>	7	ton	Autorizzazione vigente
<b>Movimenti giornalieri medi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	2	mov/g	<i>Dato calcolato dai flussi giornalieri medi, considerando ingresso e uscita dallo stabilimento (x 2): 1 x 2 = 2 mov/g; 8 x 2 = 16 mov/g; 3 x 2 = 6 mov/g.</i>
<b>Movimenti giornalieri medi in ingresso/uscita per l'utilizzo della pesa pubblica</b>	16	mov/g	
<b>Movimenti giornalieri medi in ingresso/uscita per il trasporto del materiale naturale da cava</b>	6	mov/g	
<b>Movimenti orari medi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	1	mov/h	<i>Dato calcolato dai flussi orari medi, considerando ingresso e uscita dallo stabilimento (x 2): 0,50 x 2 = 1 mov/h; 1 x 2 = 2 mov/h; 0,50 x 2 = 1 mov/h.</i>
<b>Movimenti orari medi in ingresso/uscita per l'utilizzo della pesa pubblica</b>	2	mov/h	
<b>Movimenti orari medi in ingresso/uscita per il trasporto del materiale naturale da cava</b>	1	mov/h	
<b><u>Movimenti giornalieri totali imputabili all'attività dello stabilimento</u></b>	<b>24</b>	<b>mov/g</b>	<i>Dato calcolato come somma dei movimenti giornalieri medi imputabili all'attività dello stabilimento / raddoppiando i mezzi pesanti giornalieri totali così da considerare l'ingresso e l'uscita dallo stabilimento</i>
<b><u>Movimenti orari totali imputabili all'attività dello stabilimento</u></b>	<b>4</b>	<b>mov/h</b>	<i>Dato calcolato come somma dei movimenti orari medi imputabili all'attività dello stabilimento / raddoppiando i mezzi pesanti orari totali così da considerare l'ingresso e l'uscita dallo stabilimento</i>

**Tabella 2.1 – Dati e caratteristiche dello scenario attuale**

Preso atto di quella che è la *situazione attuale* è possibile passare all'individuazione del traffico indotto dalla realizzazione di quanto previsto dall'*istanza* e dal progetto, in modo da verificare così che essa non comporti condizioni sfavorevoli per l'attuale assetto viabile e per l'ambiente circostante.

### 3 INDIVIDUAZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO

#### 3.1 Ipotesi di incremento dei flussi veicolari indotti

Al fine di determinare il traffico indotto dall'aumento della capacità produttiva della *sede operativa* sita in *Strada della Scaletta*, in *località Rubbietto*, e, soprattutto dall'aumento della capacità produttiva richiesto dalla *ditta Bertacco Armando – Escavazioni e lavorazioni inerti*, 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 titolare dell'*Azienda* così da poter determinare, attraverso opportune elaborazioni matematiche, quello che potrà essere l'*indotto futuro*, in seguito alla possibile attuazione di quanto richiesto attraverso l'*istanza*.

Per quanto riguarda lo scenario configurabile in seguito all'accoglimento dell'*istanza*, il *Proponente* ha riferito di prevedere che:

- il numero di dipendenti dell'azienda rimarrà invariato anche in seguito all'accoglimento dell'*istanza*, mantenendosi pari a n° 3 persone oltre al *titolare*, quantità che porta a ritenere il traffico veicolare indotto dai mezzi personali dei medesimi, come precedentemente riportato, del tutto trascurabile; non viene ad ogni modo esclusa la possibilità che sia necessaria una quantità esigua di assunzioni in futuro, quantità che, sebbene non precisamente prevedibile, di fatto è considerabile trascurabile ai fini del presente studio;
- l'aumento della capacità produttiva autorizzata da 2.500 ton/anno a 20.000 ton/anno, con un incremento di circa 17.500 ton/anno (+ 700 %), non potrà che comportare un aumento del flusso di mezzi pesanti in entrata ed in uscita dalla sede operativa di strada della Scaletta; questo aumento corrisponderà all'entità dei flussi indotti dall'incremento del quantitativo di rifiuti trattato annualmente;
- i veicoli aventi come origine/destinazione la sede operativa, continueranno a seguire il medesimo percorso per raggiungere/allontanarsi dalla medesima, provenendo/dirigendosi prevalentemente da/a nord, ovvero dai nuclei abitati posti ad una quota più elevata rispetto al sito produttivo, avvalendosi della porzione terminale di *strada della Scaletta*, di *via Monte Grappa*, di *Contra' Tedeschi* ed alternativamente di *via Monte Caina*, per i veicoli diretti verso est, e di *Contra' Brunello* per quelli diretti verso ovest; rimane valida la possibilità che circa 4/5 camion al giorno, dopo la pesata, si dirigano verso sud, a quote più basse al fine di vendere il materiale reperito in *Azienda*;
- l'accesso alla sede operativa rimarrà il medesimo e continuerà dunque ad avvenire dalla diramazione in salita, avente direzione sud-ovest - nord-est, collocata in corrispondenza di una

delle ultime ampie curve, delineate dall'andamento dell'asse *stradale* prima di giungere al *centro abitato* della *località di Rubbio di Lusiana Conco (VI)*;

- i flussi in ingresso/uscita dallo stabilimento per l'utilizzo della pesa pubblica, e quelli per il trasporto del materiale naturale da cava, rimarranno del tutto invariati rispetto allo scenario attuale; gli unici flussi a subire variazioni quantitative saranno quelli imputabili al servizio di recupero, trattamento e trasformazione dei rifiuti da demolizione e costruzione;

Viene di seguito restituito un quadro riassuntivo e completo dei ragionamenti, delle analisi e delle stime effettuate per la definizione dello *scenario di progetto*.

Dati relativi alla produzione della Ditta Bertacco Armando - Scenario di progetto			
Dato riportato	Quantità	U. di m.	Note esplicative
<b>Produzione annuale richiesta</b>	20.000	ton/anno	Autorizzazione richiesta attraverso l'istanza
<b>Numero massimo futuro stimato di mezzi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	24	mp/g	Dato calcolato in proporzione rispetto allo stato attuale: $3 \times 20.000 / 2.500 = 24$ mp/g
<b>Flussi giornalieri medi futuri stimati in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	8	mp/g	Dato calcolato in proporzione rispetto allo stato attuale: $1 \times 20.000 / 2.500 = 8$ mp/g
<b>Flussi giornalieri medi futuri stimati in ingresso/uscita per l'utilizzo della pesa pubblica</b>	8	mp/g	Non sono previste variazioni in tal senso
<b>Numero massimo orario futuro stimato di mezzi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	3	mp/h	Dato calcolato dividendo i flussi stimati per le ore lavorate (9 h), arrotondato per eccesso: $24 / 9 = 2,67 \sim 3$ mp/h
<b>Flussi orari medi futuri stimati in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	1	mp/h	Dato calcolato dividendo i flussi stimati per le ore lavorate (9 h), arrotondato per eccesso: $8 / 9 = 0,89 \sim 1$ mp/h
<b>Flussi orari medi futuri stimati in ingresso/uscita per l'utilizzo della pesa pubblica</b>	1	mp/h	Dato calcolato dividendo i flussi stimati per le ore lavorate (9 h), arrotondato per eccesso: $8 / 9 = 0,89 \sim 1$ mp/h
<b>Quantità annuale di materiale naturale da cava prelevato/trasportato</b>	9.400	ton/anno	Non sono previste variazioni in tal senso
<b>Numero di giorni lavorati</b>	225	gg	Si assume la medesima quantità di giorni lavorati così da rendere omogenei i risultati
<b>Portata ordinaria dei mezzi pesanti utilizzati</b>	10	ton/mp	Non sono previste variazioni in tal senso
<b>Portata straordinaria dei mezzi pesanti utilizzati</b>	18	ton/mp	Non sono previste variazioni in tal senso
<b>Portata media dei mezzi pesanti utilizzati</b>	14	ton/mp	Non sono previste variazioni in tal senso
<b>Flussi giornalieri medi in ingresso/uscita per il trasporto del materiale naturale da cava</b>	3	mp/g	Non sono previste variazioni in tal senso
<b>Flussi orari medi in ingresso/uscita per il trasporto del materiale naturale da cava</b>	0,50	mp/h	Non sono previste variazioni in tal senso
<b><u>Flussi giornalieri totali futuri stimati imputabili all'attività dello stabilimento</u></b>	<b>19</b>	<b>mp/g</b>	Dato calcolato come somma dei flussi giornalieri medi futuri stimati imputabili all'attività dello stabilimento: $8 + 8 + 3 = 19$ mp/g
<b><u>Flussi orari totali futuri stimati imputabili all'attività dello stabilimento</u></b>	<b>3</b>	<b>mp/h</b>	Dato calcolato come somma dei flussi orari medi futuri stimati imputabili all'attività dello stabilimento, arrotondato per eccesso: $1 + 1 + 0,50 = 2,50 \sim 3$ mp/h
<b>Potenzialità di recupero giornaliera richiesta</b>	450	ton/g	Richiesta avanzata dal Proponente



<b>Media giornaliera trattata richiesta</b>	80	ton/g	<i>Richiesta avanzata dal Proponente</i>
<b>Quantità di rifiuti in deposito in attesa di trattamento prevista</b>	2.100	ton	<i>Richiesta avanzata dal Proponente</i>
<b>Quantità di rifiuti prodotti in deposito in attesa di avvio a recupero presso altri impianti autorizzati prevista</b>	10	ton	<i>Richiesta avanzata dal Proponente</i>
<b>Movimenti giornalieri medi futuri stimabili in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	16	mov/g	<i>Dato calcolato dai flussi giornalieri medi futuri stimati, considerando ingresso e uscita dallo stabilimento: 8 x 2 = 16 mov/g; 8 x 2 = 16 mov/g; 3 x 2 = 6 mov/g.</i>
<b>Movimenti giornalieri medi futuri stimati in ingresso/uscita per l'utilizzo della pesa pubblica</b>	16	mov/g	
<b>Movimenti giornalieri medi futuri stimati in ingresso/uscita per il trasporto del materiale naturale da cava</b>	6	mov/g	
<b>Movimenti orari medi futuri stimabili in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	2	mov/h	<i>Dato calcolato dai flussi orari medi futuri stimati, considerando ingresso e uscita dallo stabilimento: 1 x 2 = 2 mov/h; 1 x 2 = 2 mov/h; 0,5 x 2 = 1 mov/h.</i>
<b>Movimenti orari medi futuri stimati in ingresso/uscita per l'utilizzo della pesa pubblica</b>	2	mov/h	
<b>Movimenti orari medi futuri stimati in ingresso/uscita per il trasporto del materiale naturale da cava</b>	1	mov/h	
<b><u>Movimenti giornalieri totali futuri stimati imputabili all'attività dello stabilimento</u></b>	<b>38</b>	<b>mov/g</b>	<i>Dato calcolato come somma dei movimenti giornalieri medi futuri stimati imputabili all'attività dello stabilimento / raddoppiando i mezzi pesanti giornalieri totali così da considerare l'ingresso e l'uscita dallo stabilimento: 16 + 16 + 6 = 38 mov/g</i>
<b><u>Movimenti orari totali futuri stimabili imputabili all'attività dello stabilimento</u></b>	<b>6</b>	<b>mov/h</b>	<i>Dato calcolato come somma dei movimenti orari medi imputabili all'attività dello stabilimento / raddoppiando i mezzi pesanti orari totali così da considerare l'ingresso e l'uscita dallo stabilimento: 2 + 2 + 1 = 5 ~ 6 mov/h (numero necessariamente pari)</i>

**Tabella 3.1 – Dati e caratteristiche previste per lo scenario futuro**

Come si evince dai calcoli contenuti dalla *tabella* sopra riportata, la realizzazione di quanto previsto dall'*istanza*, ovvero l'aumento della capacità produttiva della *ditta Bertacco Armando*, comporterà un incremento dei flussi veicolari che interessano la *rete viaria di afferenza*, volendo considerare la condizione più sfavorevole, di circa 7 mezzi pesanti in più nel corso della giornata, passando dai 12 mp/g dello scenario attuale ai 19 mp/g di quello futuro, con 1 mezzo pesante in entrata ed 1 mezzo pesante in uscita in più, nel corso della singola ora, per un totale di 6 mov/h anziché i 4 mov/h mediamente attuati alla *configurazione attuale*, che porterebbero la rete ad essere impegnata da 38 mov/g, rispetto ai 24 mov/g attualmente effettuati, in media, per conto dell'impresa in oggetto, con una differenza di 14 mov/g (+ 58,41 %) così imputabili allo *stabilimento*.

Per valutare più precisamente e rapidamente le differenze tra i due scenari viene di seguito riportato un *quadro di confronto*:

<b>Dati relativi alla produzione della Ditta Bertacco Armando - Confronto Scenario Attuale - Scenario di Progetto</b>					
<b>Dato valutato</b>	<b>U. di m.</b>	<b>Scenario attuale</b>	<b>Scenario di progetto</b>	<b>Δ</b>	<b>+/- Δ %</b>
<b>Produzione annuale</b>	ton/anno	2.500	20.000	<b>17.500</b>	<b>700,00%</b>
<b>Numero massimo di mezzi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	mp/g	3	24	<b>21</b>	<b>700,00%</b>
<b>Flussi giornalieri medi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	mp/g	1	8	<b>7</b>	<b>700,00%</b>
<b>Flussi giornalieri medi in ingresso/uscita per l'utilizzo della pesa pubblica</b>	mp/g	8	8	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b>Numero massimo orario di mezzi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	mp/h	0,50	3	<b>2,50</b>	<b>500,00%</b>
<b>Flussi orari medi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	mp/h	0,50	1	<b>0,50</b>	<b>100,00%</b>
<b>Flussi orari medi in ingresso/uscita per l'utilizzo della pesa pubblica</b>	mp/h	0,50	0,50	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b>Quantità annuale di materiale naturale da cava prelevato/trasportato</b>	ton/anno	9.400	9.400	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b>Numero di giorni lavorati</b>	gg	225	225	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b>Portata ordinaria dei mezzi pesanti utilizzati</b>	ton/mp	10	10	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b>Portata straordinaria dei mezzi pesanti utilizzati</b>	ton/mp	18	18	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b>Portata media dei mezzi pesanti utilizzati</b>	ton/mp	14	14	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b>Flussi giornalieri medi in ingresso/uscita per il trasporto del materiale naturale da cava</b>	mp/g	3	3	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b>Flussi orari medi in ingresso/uscita per il trasporto del materiale naturale da cava</b>	mp/h	0,50	0,50	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b><u>Flussi giornalieri totali imputabili all'attività dello stabilimento</u></b>	<b>mp/g</b>	<b>12</b>	<b>19</b>	<b>7</b>	<b>58,41%</b>
<b>Potenzialità di recupero giornaliera</b>	ton/g	10	450	<b>440</b>	<b>4400,00%</b>
<b>Media giornaliera trattata</b>	ton/g	10	80	<b>70</b>	<b>700,00%</b>
<b>Quantità di rifiuti in deposito in attesa di trattamento</b>	ton	930	2.100	<b>1.170</b>	<b>125,81%</b>
<b>Quantità di rifiuti prodotti in deposito in attesa di avvio a recupero presso altri impianti autorizzati</b>	ton	7	10	<b>3</b>	<b>42,86%</b>
<b>Movimenti giornalieri medi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	mov/g	2	16	<b>14</b>	<b>700,00%</b>
<b>Movimenti giornalieri medi in ingresso/uscita per l'utilizzo della pesa pubblica</b>	mov/g	16	16	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b>Movimenti giornalieri medi in ingresso/uscita per il trasporto del materiale naturale da cava</b>	mov/g	6	6	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b>Movimenti orari medi in ingresso/uscita per il trattamento dei rifiuti</b>	mov/h	1	2	<b>1</b>	<b>100,00%</b>
<b>Movimenti orari medi in ingresso/uscita per l'utilizzo della pesa pubblica</b>	mov/h	2	2	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b>Movimenti orari medi in ingresso/uscita per il trasporto del materiale naturale da cava</b>	mov/h	1	1	<b>N.V.</b>	<b>0,00%</b>
<b><u>Movimenti giornalieri totali imputabili all'attività</u></b>	<b>mov/g</b>	<b>24</b>	<b>38</b>	<b>14</b>	<b>58,41%</b>
<b><u>Movimenti orari totali imputabili all'attività</u></b>	<b>mov/h</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>50,00%</b>

Tabella 3.2 – Confronto tra lo scenario attuale e lo scenario di progetto

## 4 CONCLUSIONI

La presente *relazione* ha permesso di analizzare l'*impatto viabilistico* generato dal possibile aumento della capacità produttiva del *sito operativo* dell'*azienda Bertacco Armando – Escavazioni e lavorazioni inerti*, nel *territorio comunale di Lusiana Conco (VI)*, la quale intende passare da un regime autorizzativo di 2.500 ton/anno ad uno di 20.000 ton/anno.

L'aumento di traffico indotto, secondo le stime effettuate, corrisponderà ad un aumento percentuale dei movimenti giornalieri totali imputabili all'attività di + 58,41 %, percentuale in parte confermata anche dalla valutazione dei movimenti orari imputabili all'attività, che aumenteranno del 50,00 %.

Nonostante il considerevole aumento della capacità produttiva richiesto, che porterebbe le tonnellate di rifiuti trattati ad essere 7 volte superiore rispetto allo scenario attuale, i flussi, che allo *stato attuale* appaiono esigui e non suscettibili di compromettere l'ambiente e la funzionalità della *rete viaria di afferenza*, nel caso in cui l'*istanza* venisse accolta, verranno aumentati del 50 % rispetto allo *scenario attuale*, con un numero di movimenti orari che passerà da 4 a 6.

Considerato l'aumento dei flussi veicolari stimato e la possibilità, per i mezzi generati/attratti dallo *stabilimento* in oggetto, di intraprendere differenti percorsi per risalire il rilievo dell'*Altopiano dei Sette Comuni* e raggiungere i *nuclei abitativi* collocati ad una quota più elevata, imboccando *Contra' Brunello*, si ritiene che il traffico indotto dal possibile accoglimento dell'*istanza*, possa essere ritenuto accettabile e non pregiudizievole delle condizioni ambientali e viabilistiche del territorio circostante la *sede operativa* e la relativa *rete viaria di afferenza*.

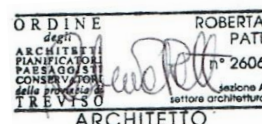
Si ritiene opportuno aggiungere, ai fini della valutazione che è stato recentemente realizzato presso il *Comune di Lusiana Conco (VI)*, il progetto definitivo per la sistemazione e messa in sicurezza di *strada della Scaletta*, in accordo con l'*amministrazione del confinante Comune di Bassano del Grappa (VI)*, a conferma dell'importanza che quest'*arteria* ricopre per il *territorio circostante* e della sua validità come percorso necessario per la risalita del rilievo a cui la *località*, e con essa la *sede operativa* della *Ditta*, appartiene.

In conclusione, la rete viabile non subirà aggravii significativi e la medesima rete rimarrà atta a soddisfare la domanda di mobilità.

**Resana (TV), Gennaio 2025**

### I RELATORI:

**Arch. Roberta Patt**



**Arch. Loris Villa**



## 5 INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1.1 – Inquadramento territoriale provinciale dell’ambito oggetto di analisi e d’intervento</i> .....	6
<i>Figura 1.2 – Inquadramento territoriale del Comune di Lusiana Conco (VI)</i> .....	7
<i>Figura 1.3 – Inquadramento territoriale della frazione di Rubbio di Lusiana Conco (VI)</i> .....	8
<i>Figura 1.4 – Inquadramento territoriale locale della sede operativa in località Rubbietto di Lusiana Conco (VI)</i> .....	9
<i>Figura 1.5 – Strada della Scaletta, direzione sud-ovest, verso le località vicine, Tortima e Brombe, frazioni di Lusiana Conco (VI) / Vista frontale della strada in salita che porta all’accesso carrabile del sito produttivo ...</i>	10
<i>Figura 1.6 – Schema dell’accesso carrabile alla sede operativa della ditta Bertacco Armando sita in Strada della Scaletta</i> .....	10
<i>Figura 1.7 – Rete stradale di adduzione all’ambito oggetto di intervento</i> .....	12
<i>Figura 1.8 – Intersezione e innesto di Strada della Scaletta (estremità sud-occidentale) sulla S.P. 72 “Strada della Fratellanza”</i> .....	13
<i>Figura 1.9 – Strada della Scaletta, direzione nord-est, verso il sito produttivo oggetto di studio / centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI)</i> .....	14
<i>Figura 1.10 – Strada della Scaletta, direzione nord-est, verso il sito produttivo oggetto di studio / centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI), intersezione con Contra’ Spelonchette</i> .....	14
<i>Figura 1.11 – Strada della Scaletta, direzione sud-ovest, verso la S.P. 72 “Strada della Fratellanza” (via Bressani / Contra’ Tortima)</i> .....	14
<i>Figura 1.12 – Via Bressani (S.P. 72 “Strada della Fratellanza”), direzione nord-ovest, verso Tortima di Lusiana Conco (VI)</i> .....	15
<i>Figura 1.13 – Via Bressani (S.P. 72 “Strada della Fratellanza”), direzione sud-est, verso Bressani – Fodati – Pozza di Marostica (VI)</i> .....	15
<i>Figura 1.14 – Contra’ Tortima (S.P. 72 “Strada della Fratellanza”), direzione nord, verso il centro abitato della frazione Fontanelle di Lusiana Conco (VI)</i> .....	16
<i>Figura 1.15 – Contra’ Tortima (S.P. 72 “Strada della Fratellanza”), direzione sud, verso il centro abitato della frazione Tortima di Lusiana Conco (VI) e verso strada della Scaletta</i> .....	17
<i>Figura 1.16 – Contra’ Spelonchette, direzione est, verso Brombe di Lusiana Conco (VI) e Contra’ Saline di Bassano del Grappa (VI)</i> .....	18
<i>Figura 1.17 – Contra’ Spelonchette, direzione ovest, verso strada della Scaletta</i> .....	18
<i>Figura 1.18 – Via Monte Grappa, direzione nord-est, verso il centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI)</i> .....	19
<i>Figura 1.19 – Via Monte Grappa, direzione sud-ovest, verso strada della Scaletta</i> .....	19
<i>Figura 1.20 – Vista frontale dell’intersezione tra via Monte Caina e via Monte Grappa, direzione nord-est ...</i>	20
<i>Figura 1.21 – Via Monte Caina, direzione nord-est, verso Contra’ Saline di Bassano del Grappa (VI)</i> .....	20
<i>Figura 1.22 – Via Monte Caina, direzione sud-ovest, verso via Monte Grappa e verso il centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI)</i> .....	21
<i>Figura 1.23 – Contra’ Tedeschi, direzione nord-ovest, verso Contra’ Brunello e Contra’ Cortese</i> .....	22
<i>Figura 1.24 – Contra’ Tedeschi, direzione sud-est, verso via Monte Caina e via Monte Grappa</i> .....	22

<i>Figura 1.25 – Vista frontale dell’intersezione tra Contra’ Tedeschi, Contra’ Brunello e Contra’ Cortese, direzione ovest .....</i>	<i>22</i>
<i>Figura 1.26 – Contra’ Brunello, direzione nord-ovest, verso via Monte Cogolin .....</i>	<i>23</i>
<i>Figura 1.27 – Contra’ Brunello, direzione sud-est, verso il centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI) ...</i>	<i>24</i>
<i>Figura 1.28 – Contra’ Cortese, direzione ovest, verso il centro abitato di Rubbietto di Lusiana Conco (VI) ...</i>	<i>25</i>
<i>Figura 1.29 – Contra’ Cortese, direzione est, verso il centro abitato di Rubbio di Lusiana Conco (VI) .....</i>	<i>25</i>

## 6 INDICE DELLE TABELLE

<i>Tabella 1.1 – Modifiche previste dall’istanza .....</i>	<i>5</i>
<i>Tabella 2.1 – Dati e caratteristiche dello scenario attuale.....</i>	<i>30</i>
<i>Tabella 3.1 – Dati e caratteristiche previste per lo scenario futuro .....</i>	<i>33</i>
<i>Tabella 3.2 – Confronto tra lo scenario attuale e lo scenario di progetto.....</i>	<i>34</i>