

# Sportello Unico per le Attività Produttive

## RELAZIONE IMPATTO VIABILISTICO

**PROGETTO PER L'AMPLIAMENTO DI UN  
EDIFICIO INDUSTRIALE IN VIA MONTE CENGIO IN  
VARIANTE URBANISTICA DITTA**

**IL VECCHIO FORNO SRL  
SITA IN COMUNE DI CORNEDO VICENTINO**

Il Proprietario

Il Tecnico

Progettazione



**Studio Arch. ZORDAN EMANUELE**

Architettura - Urbanistica

Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti, Conservatori di Vicenza

giugno 2020

Consulenza

MARCO ZECCHINATO | URBANISTICA e AMBIENTE |  
Via Mottarella 17, 36040 Orgiano VI | Corso Fogazzaro 18, 36100 Vicenza  
M zecchinato@studiozecchinato.it | P marco.zecchinato@archiworldpec.it  
W www.studiozecchinato.it | T +39 331 3342007  
PIVA 02971460247 | Codice destinatario SUBM70N

## Caratterizzazione dell'Impatto Viabilistico - Infrastrutture e viabilità

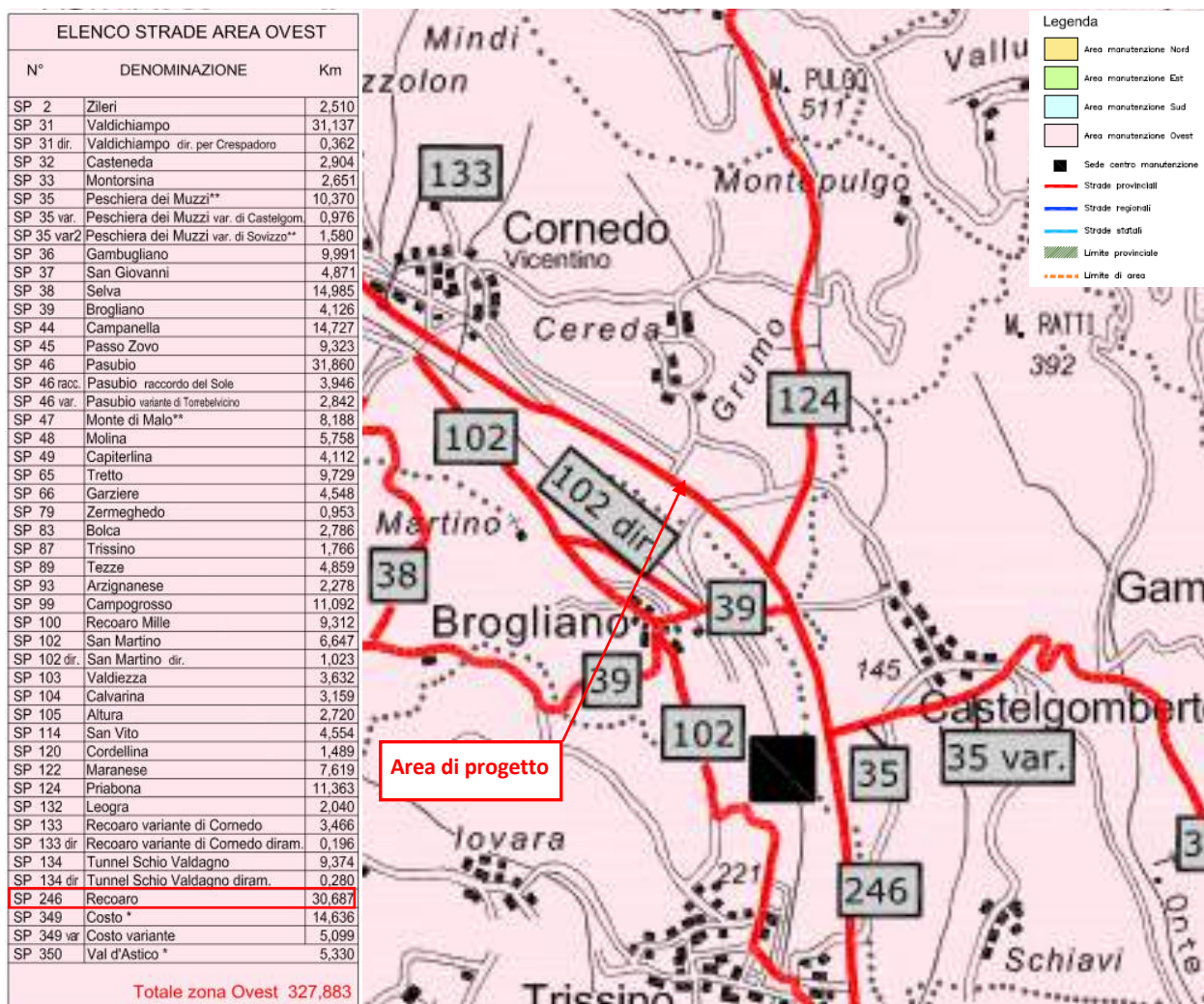
La viabilità nel territorio comunale di Cornedo Vicentino è molto articolata, e in continua evoluzione, complice la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta, che scorrerà nelle vicinanze della zona di intervento, connettendo la viabilità locale e sovralocale alla rete di trasporto veloce tramite il casello di Castलगomberto – Valdagno.

Figura 1: tracciato Superstrada Pedemontana Veneta



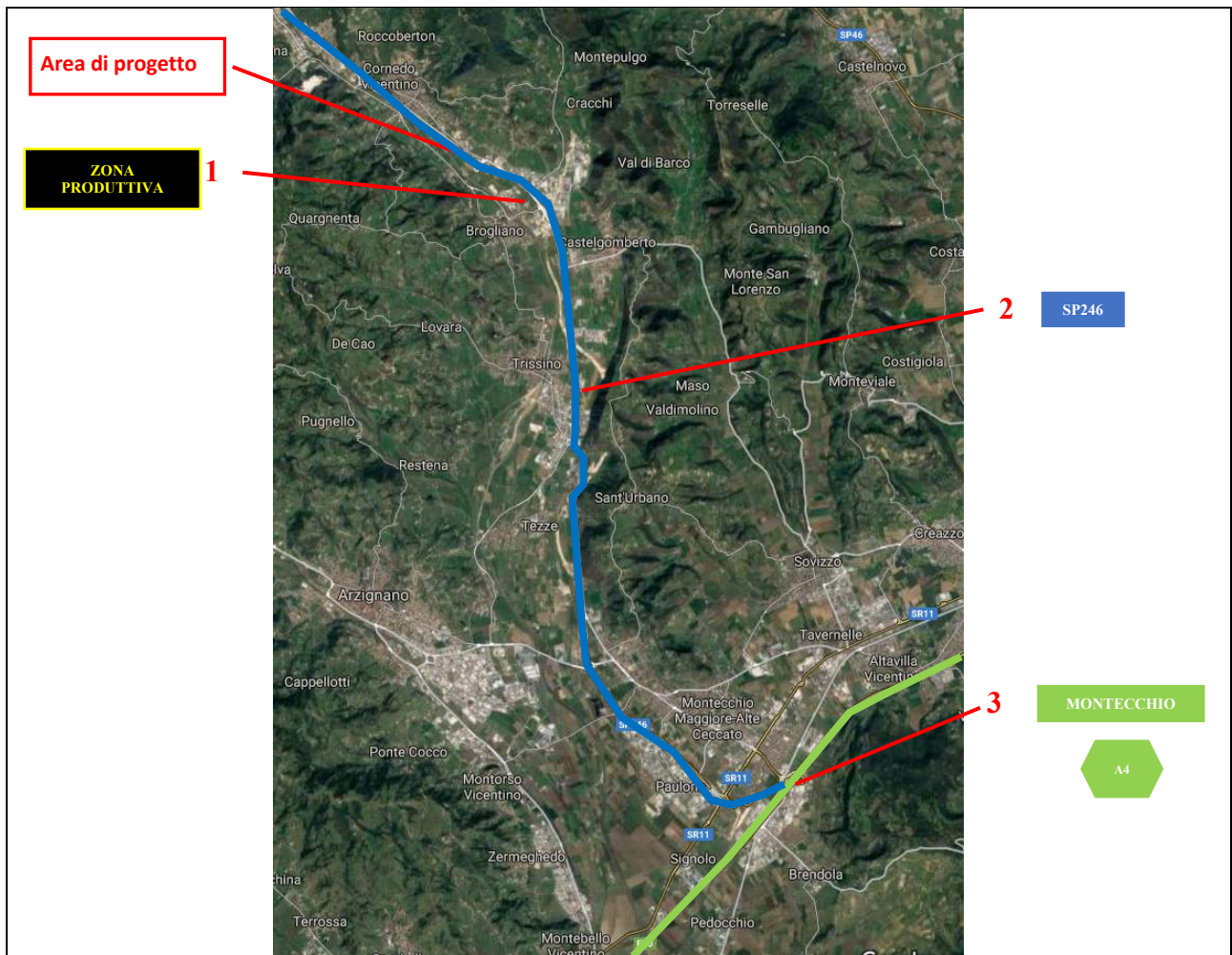
Allo stato attuale l'asse viario principale è la Strada Provinciale 246 che partendo da Recoaro, giunge a Montecchio Maggiore e al casello dell'autostrada A4, passando appunto per Cornedo Vicentino e costeggiando l'area di intervento.

Figura 2: Viabilità area provinciale OVEST (fonte Vi Abilità)



La viabilità nell'intorno dell'area di progetto risulta ben strutturata e adeguata al contesto produttivo in cui è inserita e in cui si sviluppa l'intervento in oggetto.

Tabella 1:viabilità a servizio del progetto



1- uscita dallo stabilimento





La Provincia di Vicenza, in collaborazione con Vi.Abilità S.p.A. (ente gestore delle strade provinciali) ha provveduto ad effettuare un monitoraggio del traffico lungo le principali arterie stradali (progetto SIRSE). I dati disponibili riguardano il periodo 2000-2008, la sezione di misura monitorata nell'area è la SP 246 con due punti di misurazione, uno situato a Canova (Km005+600) e l'altro a Spagnago (Km 019+000). Essendo i due punti posizionati nella direttrice sud – nord della SP 246, includendo pertanto l'area di intervento, è possibile effettuare una stima del flusso di traffico insistente sul tratto viario interessato dal progetto.

Non sono ad oggi disponibili misurazioni più recenti rispetto a quelle eseguite dall'ente gestore della rete viaria (Vi.Abilità); gli stessi strumenti di pianificazione urbanistica recentemente approvati (PTCP – Allegato F – “Mobilità”) fanno riferimento agli stessi dati presenti nella documentazione del “Progetto SIRSE Monitoraggio del traffico anni 2000-2007” realizzato dall'Amministrazione Provinciale di Vicenza. Non è stato possibile pertanto reperire dati ufficiali sul traffico veicolare aggiornati successivamente agli anni 2007-2008.

Al fine di comprendere i dati presenti nel progetto SIRSE, si riporta la legenda dei parametri del traffico rilevati:

- Traffico Diurno Medio: somma dei veicoli transitati in entrambe le direzioni dalle 7.00 alle 19.00 – valore medio relativo all'anno;
- Traffico Giornaliero Medio: somma dei veicoli transitati in entrambe le direzioni dalle 0.00 alle 24.00 - valore medio relativo all'anno.
- Flusso 30esima Ora: Stima del flusso orario di veicoli transitati che è stato superato o raggiunto durante tutto l'anno per 30 ore.
- Punte biorarie: Media dei valori di flusso registrati nelle giornate feriali rispettivamente tra le 7.00 e le 9.00 e tra le 17.00 e le 19.00 - I valori si riferiscono ai transiti in 120 minuti (Sono escluse dal calcolo le giornate dei mesi di luglio e agosto e del periodo natalizio).
- Velocità V10 e V50: sono la velocità espressa in km/h superata rispettivamente dal 10% e dal 50% dei veicoli transitati.

Figura 3: identificazione dei punti di monitoraggio

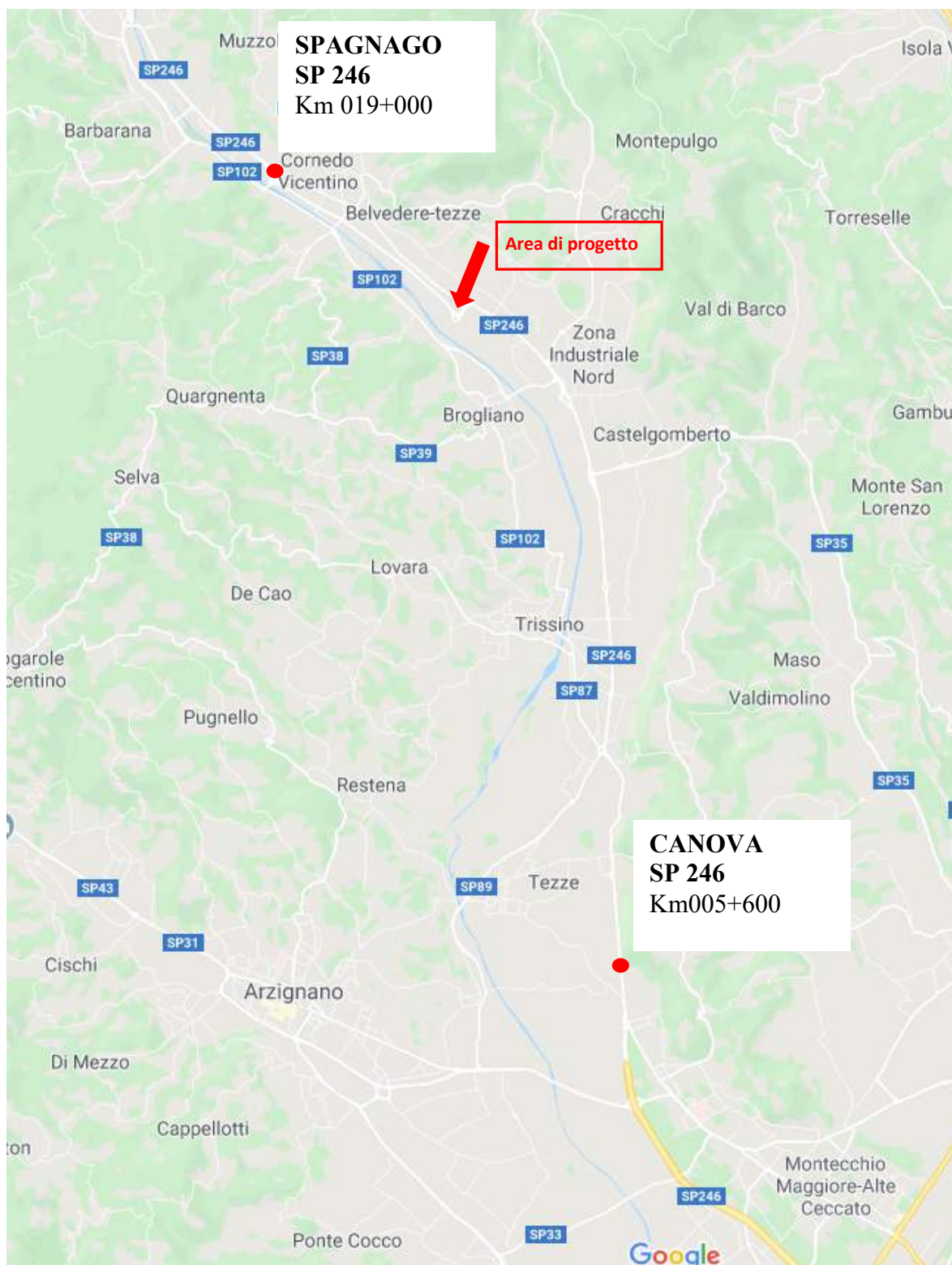


Tabella 2: Progetto SIRSE Monitoraggio del traffico anni 2000-2007 – SP246

SP 246	TDMfer	TDMsab	TDMfest	TDM	Punte Biorarie mattina - giorni feriali
--------	--------	--------	---------	-----	---

					<b>(7.00-9.00)</b>
Spagnago	13964	11670	9541	13005	2417
Canova	14256	11914	9741	13277	2849

I dati riportati nella tabella soprastante si riferiscono alla somma dei veicoli transitanti in ambo i sensi di marcia.

Come evidenziato, i dati reperibili sul regime veicolare delle principali arterie viarie di riferimento risultano aggiornati agli anni 2007 -2008; per poter verificare la sostenibilità dei volumi di traffico indotti dal progetto con gli attuali valori è stata eseguita una stima della variazione del traffico veicolare tra il 2007 ed il 2015, utilizzando i risultati della modellazione riportata nel documento "Allegato F- Mobilità" al PTCP della Provincia di Vicenza, approvato con DGR della Regione Veneto n° 708/12.

In particolare nell'Allegato F è stata eseguita, sempre tramite specifico software, un'analisi delle variazioni dei flussi di traffico sulla rete vicentina, stimata all'anno 2020, considerando le variazioni di traffico conseguenti l'incremento di domanda ipotizzata ed inoltre la realizzazione delle principali opere di modifica della rete viaria esistente previste dalla pianificazione Provinciale e Regionale. Secondo quanto riportato nell' "Allegato F- Mobilità" al PTCP 2012 in oggetto "L'incremento della domanda è stato desunto dai tassi di crescita stimati nel piano generale dei trasporti del 2000. In particolare, a scopo cautelativo, si è fatto riferimento allo scenario "tendenziale" con incrementi annui del 2% per i mezzi leggeri e del 3,1% per i mezzi pesanti."

A partire dai dati validati sul traffico veicolare leggero e pesante riportati nel Progetto SIRSE e riferiti all'ultimo anno disponibile (2007-2008), tramite gli incrementi tendenziali di traffico di mezzi leggeri e pesanti riportati nell' Allegato F si sono stimati dei valori attuali del numero di mezzi leggeri e pesanti in transito nell'anno 2015 per le stazioni di rilevamento in oggetto della rete viaria principale afferente al sito di progetto.

Tale stima non considera le variabili difficilmente valutabili senza rilevazioni sperimentali specifiche, come ad esempio la congiuntura economica, il trasferimento di importanti attività, cantieri edili di una certa importanza, ecc.

Si consideri poi che con l'entrata in servizio della nuova Superstrada Pedemontana Veneta i livelli di traffico veicolare attesi sulla rete in analisi subiranno una significativa riduzione.

I livelli di Traffico veicolare Diurno Medio feriale (TDMfer) attualizzati all'anno 2018, e le relative frazioni costituite dai veicoli commerciali pesanti, risultano pertanto cautelativi (sovrastimati) in termini di analisi del "carico" sulla rete viaria in oggetto.

Si ritiene tuttavia che il dato che può essere tenuto in considerazione, stante il fatto anche che quest'area è stata ed è interessata da interventi di miglioramento viario (sistemazioni incroci, viabilità



alternativa di by pass centri abitati, pedemontana veneta in costruzione ecc...), sia pari a  $[(13.005+13.277)/2] + 2\% = 13.341 + 3,1\% = 13.755$  mezzi/giorno (media dei TDM sulla SP 246 incrementato del 3,1% - incremento medio mezzi pesanti come riferimento). Il dato è naturalmente approssimativo, ma in questa sede serve da parametro rispetto alle considerazioni che seguiranno.

Per quanto concerne l'azienda Il Vecchio Forno, la previsione dei flussi di traffico generati anche a seguito dell'intervento è che non si discosteranno notevolmente dallo scenario attuale. Pertanto, grazie all'aiuto della direzione tecnica aziendale, si è proceduto a stimare lo scenario nella configurazione possibile senza ampliamento in Variante per poi valutare l'eventuale incremento futuro.

Lo scenario risulta articolato come segue.

#### MEZZI PESANTI PER SCARICO CARICO MERCI

CONFIGURAZIONE	
Numero di Mezzi per anno di produzione	
Ingresso	Uscita
1100	1500

Periodo di attività annuale		
Da	A	N° Mesi
Luglio	Dicembre	6
Gennaio	Aprile	4
		10

Non è possibile fare un confronto diretto mezzi in ingresso vs mezzi in uscita per le seguenti ragioni

- I mezzi in ingresso sono spesso a carichi completi di materie prime o materiale confezionamento (packaging)
- I mezzi in uscita possono essere anche di carichi parziali. Non sempre è possibile predisporre carichi completi per le destinazioni dei clienti
- Il prodotto finito contiene una parte di acqua che viene aggiunta durante l'impasto e prelevata dalle reti idriche (non entra con i mezzi di trasporto)
- Il prodotto finito è lievitato, quindi ha un peso specifico minore rispetto alla somma delle materie prime di origine  
(contiene gas/aria in quantità maggiore rispetto alle materie prime)

Riepilogando si hanno i seguenti parametri:

Ingresso di circa 1100 mezzi/anno = 110/mese di lavoro = 5 mezzi/giorno lavorativo (considerati 22 giorni lavorativi al mese)

Uscita di circa 1500 mezzi/anno = 150/mese di lavoro = 6-7 mezzi/giorno lavorativo (considerati 22 giorni lavorativi al mese)

Oltre a questi sono previsti 1-2 furgoni in ingresso/uscita al giorno.

Nella configurazione futura, si ipotizza una invarianza dei flussi nel breve-medio termine, nel lungo termine, anche a seguito del miglioramento funzionale del sito produttivo e quindi di un potenziale incremento dell'attività puo essere stimato in 1-2 mezzi giorno aggiuntivi.

## AUTO

Partendo dal numero dei dipendenti, suddivisi nei vari turni, si ipotizza un'auto ogni 2 dipendenti, considerando che già oggi molti dei nostri dipendenti utilizzano i mezzi pubblici e in alcuni casi utilizzano in due il mezzo.

CONFIGURAZIONE		
Turno	N° Persone	Auto
6-14	19	9,5
14-22	19	9,5
8-17	2	1
+ Visitatori	2	1
		<b>21</b>

Periodo di attività annuale		
Da	A	N° Mesi
Luglio	Dicembre	6
Gennaio	Aprile	4
		<b>10</b>

In sintesi:

Veicolo	Flussi Attuali (breve-medio termine) – veicolo/giorno	Flussi futuri potenziali stimati (lungo termine) – veicolo/giorno
Mezzi pesanti	5 ingresso 6/7 uscita	7 ingresso 8/9 uscita
Furgoni manutenzioni	1/2 ingresso uscita	1/2 ingresso uscita
Auto	21 ingresso e uscita	25 ingresso e uscita

Come si evince dall'analisi effettuata l'incidenza sui flussi di traffico risulta pressochè invariata nel breve-medio periodo e non significativa nemmeno nel lungo periodo. Tale affermazione è confermata dal fatto che il traffico medio giornaliero sulla viabilità esistente è pari a circa 13.755 mezzi/giorno (dato Provincia SP 246 adeguato) e l'azienda, anche nell'ipotesi più cautelativa (lungo termine), inciderà complessivamente potenzialmente dello 0,31%.  
L'area di intervento risulta inoltre ben servita dal sistema infrastrutturale.



Conclusioni: la rete viaria è ben strutturata e capace di servire il traffico indotto dall'intervento proposto. Infatti l'ampliamento oggetto di valutazione non comporta un aumento significativo dei carichi di traffico della zona produttiva esistente, pertanto il progetto ha un effetto che si può ragionevolmente definire non significativo sulle infrastrutture viarie comunali e provinciali.

Per quanto riguarda il sistema degli accessi è in corso un confronto con Viabilità e sarà fornita apposita planimetria di progetto.