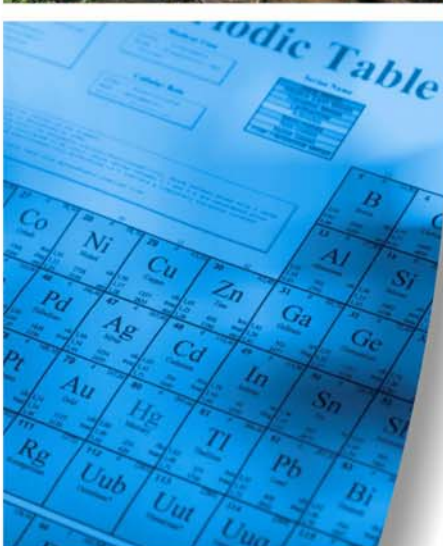




# RELAZIONE VIABILE



**Committente:**  
GDC Cast S.p.A.

**Località:**  
Via Vicenza, 62/bis – 36071 Arzignano (VI)

**Progetto:**  
AUMENTO CAPACITÀ PRODUTTIVA

**Data:**  
26 febbraio 2015

**Autori:**  
arch. Roberta Patt



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

Tel. 0444.911888  
Fax 0444.911903

[info@ecochem-lab.com](mailto:info@ecochem-lab.com)  
[www.ecochem-lab.com](http://www.ecochem-lab.com)

**INDICE**

1 INTRODUZIONE .....	2
2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	2
3 RETE VIARIA DI AFFERENZA .....	3
4 FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI.....	3
5 DISTRIBUZIONE DEGLI ACCESSI .....	5
6 SCHEMA DELLA DISTRIBUZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO .....	6
7 MOVIMENTI DEI VEICOLI ATTESI.....	7
7.1 GDC Cast S.p.A. ....	7
7.2 I.S.G.E.V. S.p.A.....	8
8 VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLA RETE VIARIA DI AFFERENZA .....	9
9 CONCLUSIONI.....	11

## **1 INTRODUZIONE**

La presente relazione viabile è parte integrante delle analisi ambientali, eseguite per la Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale, inerenti il progetto di aumento della capacità produttiva presentato dalla ditta "GDC CAST S.p.A.

La suddetta ditta, localizzata nel Comune di Arzignano (VI) in Via Vicenza 62/bis, si dedica all'attività di fonderia di ghisa di seconda fusione.

Nel 2009 la ditta ISGEV S.p.A., con sede legale ed operativa nel Comune di Arzignano, (VI), Via Vicenza, n. 62/bis, presentò una Valutazione di Impatto Ambientale su un nuovo progetto, che si configurava appunto nella realizzazione di un'attività di fonderia di ghisa di seconda fusione, che poi divenne di titolarità GDC Cast SpA.

In quell'occasione fu redatto uno studio di impatto sulla viabilità, che aveva provveduto ad analizzare lo stato di fatto e a stimare la situazione futura anche conducendo una verifica funzionale delle intersezioni nelle immediate vicinanze all'intervento. Per lo stesso studio era stata condotta una campagna di rilievi del traffico, i cui dati erano stati utilizzati per verificare che il progetto di ampliamento non provocasse criticità sulla rete viabile.

## **2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

Il complesso produttivo della ditta GDC CAST S.p.A è localizzato al margine Sud Est dell'area Artigianale del comune di Arzignano in località Madonnetta, in fregio a via Vicenza, strada che collega il centro comunale con quello di Montecchio Maggiore. Tale area è delimitata ad Est da via della Tecnica, a Sud da via Seconda Strada e ad Ovest da altre proprietà.

La rete viaria esistente è costituita da strade regionali e provinciali, in particolare si evidenziano la SP 246, la SP I e la SP 31 che collegano il sito in studio all'Autostrada A4 Milano-Venezia tramite i caselli di Alte di Montecchio Maggiore e Montebello Vicentino.

L'ambito in cui si inserisce l'attività ricade quasi interamente al di fuori del centro abitato di Arzignano pur essendo adiacente allo stesso ed essendo circondato da contesti insediativi di tipo sia produttivo che residenziale.

Di seguito la visualizzazione dell'inquadramento territoriale del complesso produttivo oggetto di studio identificata dal cerchio rosso.

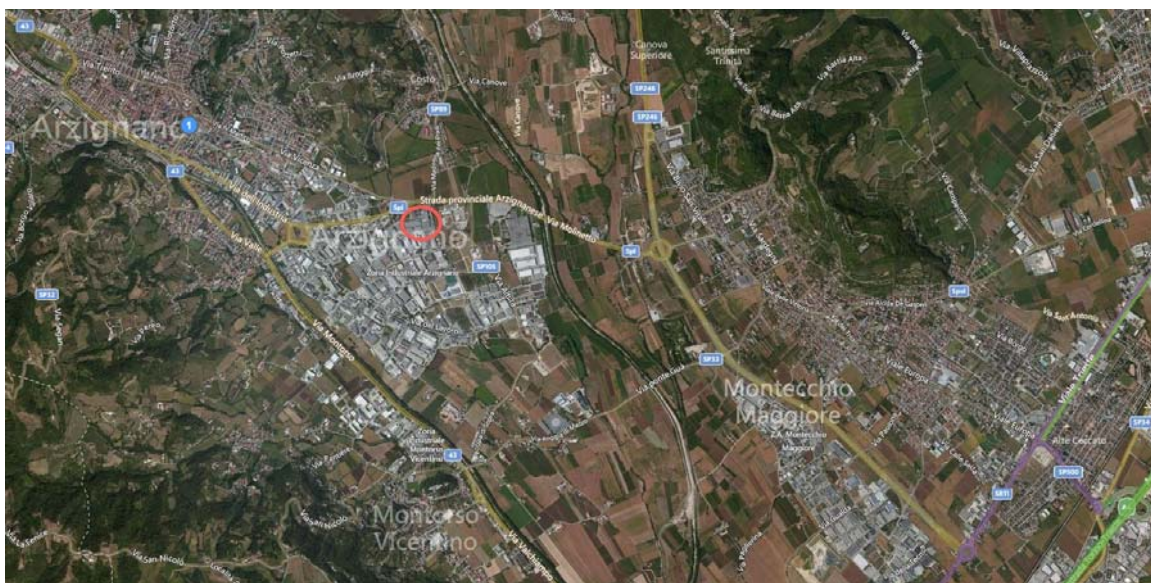


figura n. 1- inquadramento territoriale

### 3 RETE VIARIA DI AFFERENZA

Le strade di adduzione all'attività industriale sono le seguenti:

- via Vicenza S.P. 93, importante asse stradale che si snoda in direzione est-ovest, collegando il centro di Arzignano con quello di Montebelluna Maggiore;

- via della Tecnica, una delle principali vie di accesso alla zona industriale di Arzignano. Per le sue caratteristiche e per la sua posizione svolge la funzione di strada di servizio alla zona industriale;

- la S.P. "Tezze" che nel territorio comunale prende il nome di via Madonna dei Prati, garantisce il principale collegamento a nord tra la valle del Chiampo e la valle dell'Agno. Si tratta di una strada ad unica carreggiata che svolge funzioni di collegamento con le frazioni di Costo e Tezze.

Si ritiene importante rilevare che nel 2010, in occasione della presentazione dello studio viabile di cui sopra, le intersezioni tra la Strada Provinciale 93, via Madonna dei Prati e via della Tecnica erano regolate da impianto semaforico.

Di recente il Comune di Arzignano ha ritenuto opportuno sostituire la regolamentazione semaforica con una doppia rotatoria, in modo da fare defluire ottimamente il traffico transigente alle intersezioni.

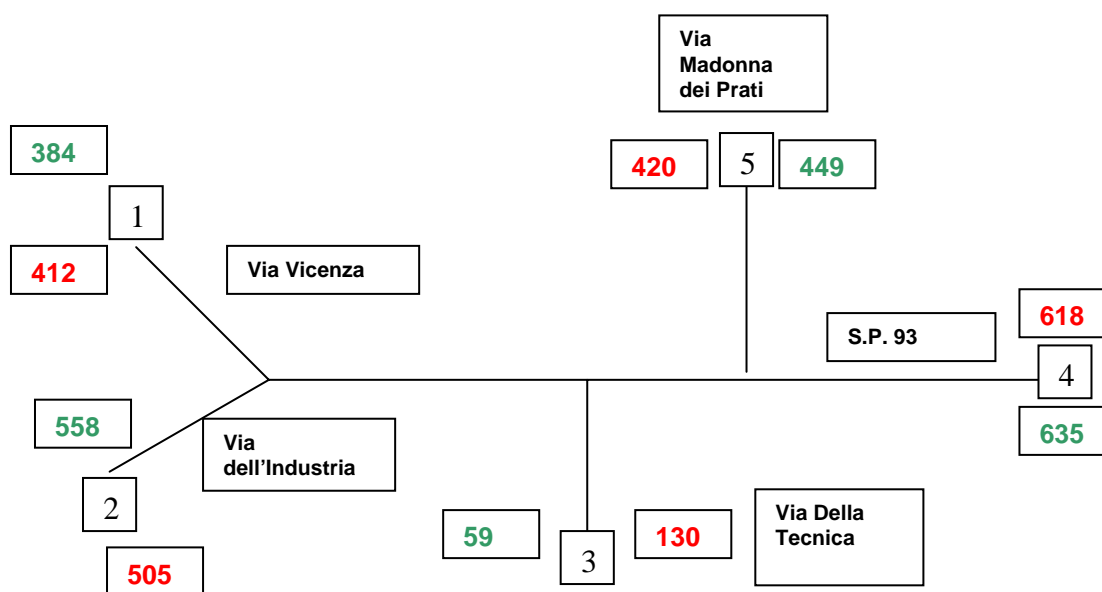
### 4 FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI

Nel febbraio del 2010, come accennato in precedenza, era stato condotto uno studio viabile allegato allo S.I.A. presentato dalla ditta ISGEV S.r.l., per l'ottenimento

dell'autorizzazione all'aumento di capacità produttiva della stessa. In quella occasione, il rilievo di traffico condotto, aveva evidenziato il picco dei flussi transitati in totale all'intersezione, tra le 7.30 e le 8.30 del mattino con circa 2.352 veicoli.

Questi valori sono del tutto in linea con i più recenti e disponibili dati raccolti dallo studio Area Engineering S.r.l. di S. Donà di Piave (VE) durante un giorno infrasettimanale, che nello specifico hanno registrato un flusso medio diurno (6.00-22.00) di 2.085 veicoli totali.

Nello specifico i rilievi di Area Engineering hanno interessato cinque sezioni stradali di cui si riporta uno schema in figura n. 2.



Legenda

..N.. Veicoli in entrata al nodo

..N.. Veicoli in uscita dal nodo

figura n. 2- schematizzazione delle sezioni e dei dati di rilievo (flusso medio diurno)

I dati di traffico sopra riportati, hanno permesso all'amministrazione comunale, di studiare la soluzione più adatta a smaltire il traffico attestante l'intersezione. Infatti, tale soluzione ha minimizzato i tempi medi di attraversamento dell'incrocio configurato come una doppia rotatoria. Per completezza la figura 3 riporta le dimensioni delle rotatorie realizzate dall'amministrazione comunale.

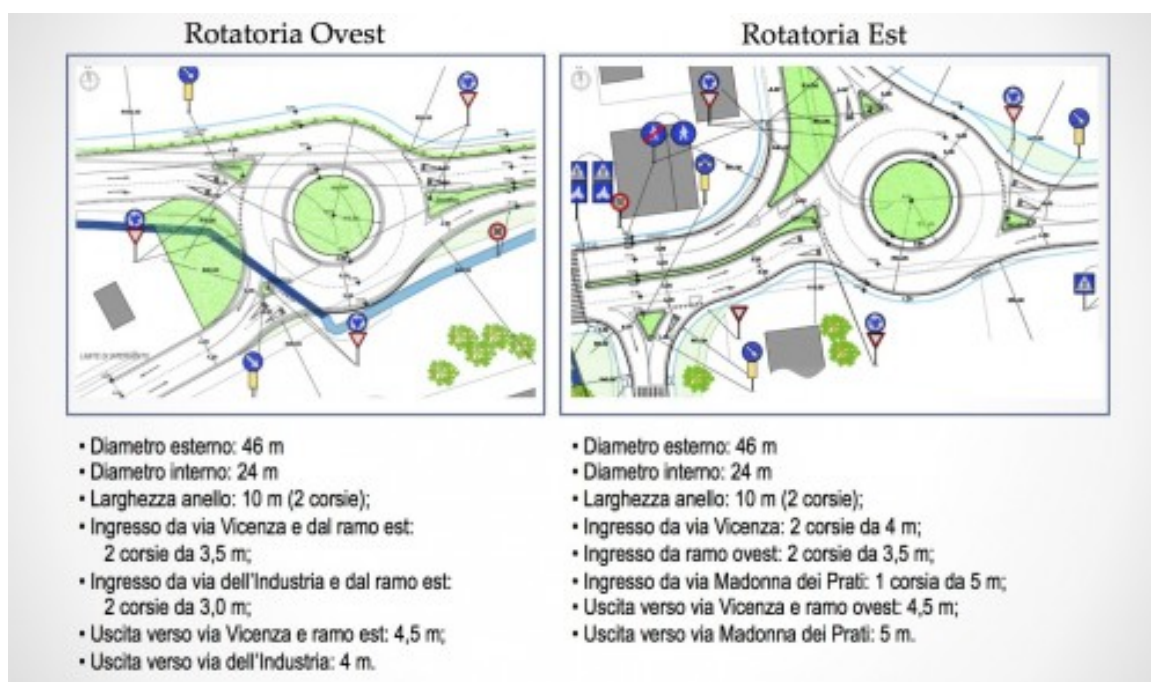


figura n. 3- dimensioni delle intersezioni di recente realizzazione

Inoltre, una importante soluzione progettuale è stata la realizzazione nella rotatoria denominata "B" (vedi figura n. 4), di una corsia dedicata per la svolta a destra per i veicoli provenienti dalla Strada Provinciale "Tezze" e diretti verso il centro di Arzignano, così da evitare possibili interferenze con i veicoli transitanti in rotatoria.

Nella figura n. 4 è riportata l'intera intersezione a doppia rotatoria e l'ubicazione del sito oggetto di studio.



figura n. 4- schematizzazione delle intersezioni di recente realizzazione

## 5 DISTRIBUZIONE DEGLI ACCESSI

Nel complesso, di via Vicenza 62/bis insistono tre ditte:

- GDC Cast S.p.A. (fonderia)
- I.S.G.E.V. S.p.A. (assemblamento motori)
- Veneto Security (ditta di vigilanza)

Nella figura seguente in magenta è stata identificata l'area ove insistono le attività delle suddette ditte e i rispettivi accessi/egressi:

- 1: I.S.G.E.V. S.p.A. e Veneto Security;
- 2 e 3: G.D.C. S.p.A.
- 4: altra ditta

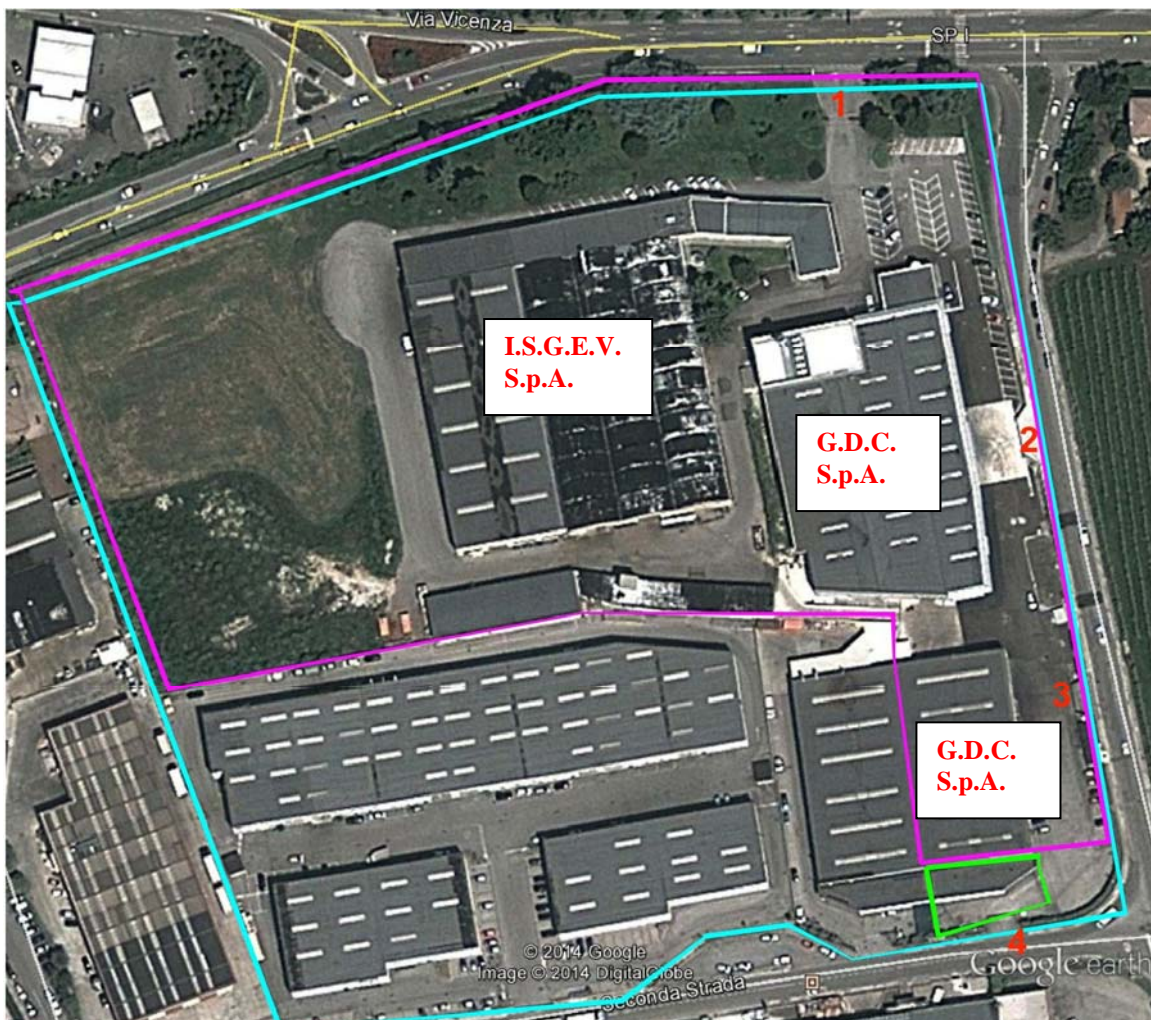


figura n. 5- ubicazione ditte e disposizione accessi/egressi

Va premesso fin da subito che, mentre le ditte GDC Cast e I.S.G.E.V. lavorano 20 giorni/mese in orario diurno, la società Veneto Security è attiva solo durante il periodo notturno, essendo una società di sorveglianza. Ciò premesso si ritiene opportuno non prendere in considerazione il traffico dalla stessa generato in quanto ai fini del presente studio non risulta significativo.

## 6 SCHEMA DELLA DISTRIBUZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO

La tabella seguente riporta la distribuzione del traffico in adduzione al sito oggetto di studio ripartito in percentuale in base alle provenienze e le destinazioni delle merci.

I.S.G.E.V.	G.D.C
20% proviene da ovest percorre la rotatoria A (vedi fig. 4) e accede direttamente con manovra in destra dall'accesso 1	20% proveniente da ovest percorre la rotatoria A per poi accedere alla struttura da via della Tecnica (accessi n. 2 e 3)
20% proveniente da nord, entra nella rotatoria B, percorre la SP 93 e la rotatoria A per poi accedere alla ditta in destra dall'accesso 1	20% proveniente da nord percorre la rotatoria A per poi accedere alla struttura da via della Tecnica (accessi n. 2 e 3)
60% proveniente da est entra nella rotatoria B, percorre la SP 93 e la rotatoria A per poi accedere alla ditta in destra dall'accesso 1	60% proveniente da est percorre la rotatoria B, in seguito la A per poi accedere alla struttura da via della Tecnica (accessi n. 2 e 3)

Tabella n. 1 – provenienze e destinazioni dei mezzi pesanti e furgoni

## 7 MOVIMENTI DEI VEICOLI ATTESI

L'aumento di produttività riguarderà esclusivamente la ditta GDC S.p.A., mentre per l'ISGEV S.p.A. continuerà l'attività attuale, senza quindi variare il traffico generato.

Per il calcolo dell'incidenza del traffico generato dalle ditte sulla maglia stradale sono stati utilizzati i dati forniti dalle ditte, mentre la stima dell'indotto allo stato futuro è stata calcolata in rapporto alle materie prime/lavorate utilizzate/prodotte corrispondente all'aumento di produttività.

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

### 7.1 GDC Cast S.p.A.

Arrivi e partenze giornalieri (5 giorni a settimana in quanto il sabato non vi è traffico pesante e gran parte dei dipendenti non lavorano, la domenica non è giorno lavorativo).

Tipo di mezzo	Trasporto per	Situazione attuale	Situazione futura
mezzi pesanti	sabbia – rifiuto	20/mese	20/mese
	Ghisa e ferro	17/mese	19/mese
	tre cisterne di bentonite e due di sabbia	5/mese	6/mese
	camion di vendita	83-100/mese	120-140/mese
	camion al terzista	40/mese	60/mese
Totale M.P./mese		165-182/mese	225-245/mese
Totale M.P./giorno		<b>8-9/giorno</b>	<b>11.2-12.2/giorno</b>
<b>Media oraria M.P.</b>		<b>1-1.1/ora</b>	<b>1.4-1.5/ora</b>
furgoni	servizi	5-6/giorno	6-7 al giorno
automobili	dipendenti e clienti (in arrivo e partenza negli orari di apertura e chiusura della ditta)	35/giorno	37/giorno

Tabella n. 2



## 7.2 I.S.G.E.V. S.p.A.

Arrivi e partenze giornalieri (5 giorni a settimana in quanto il sabato non vi è traffico pesante e gran parte dei dipendenti non lavorano, la domenica non è giorno lavorativo)

Tipo di mezzo	Trasporto per	Situazione attuale e futura
mezzi pesanti	entrata materia prima	10/giorno
	uscita prodotti	10/giorno
Totale M.P./giorno		20/giorno
<b>Media oraria M.P.</b>		<b>2.5/ora</b>
furgoni	servizi	10/giorno
automobili	dipendenti e clienti (in arrivo e partenza negli orari di apertura e chiusura della ditta)	65/giorno

Tabella n. 3

Dalle precedenti tabelle si evince che, sia allo stato attuale che futuro, la maggior parte di movimenti veicolari sono e saranno prodotti dal personale delle rispettive ditte.

La relazione viabile presentata in occasione della stesura dello S.I.A., redatto nel 2010, riportava una tabella riassuntiva dei veicoli indotti dalla I.S.G.E.V. S.p.A.. Tale tabella è utile ora per valutare quale fosse il traffico generato dall'attività all'epoca del rilievo del traffico, in quanto traffico già transitante sulla rete.

Tipo di mezzo	n. mezzi/giorno	descrizione
mezzi pesanti	10/giorno	In entrata come materia prima
mezzi pesanti	10/giorno	In uscita per ritiro materiale finito destinato alla clientela
furgoni	3/giorno	In entrata/uscita fornitori vari (imballaggi, rappresentanti etc)
automobili	85/giorno	personale

Tabella n. 4

Dal confronto tra le tabelle n. 3 e n. 4, si rileva che il numero dei mezzi pesanti indotti dalla I.S.G.E.V. sono invariati, mentre le automobili risultano, allo stato attuale, inferiori di 20 unità. In merito alla GDC Cast, invece, si prevede un aumento massimo di 3 mezzi pesanti/giorno, n. 1 furgone/giorno e n. 2 auto/giorno. Tali veicoli andremo ad aggiungerli ai flussi di traffico attuali in modo da ottenere i dati complessivi allo stato futuro.

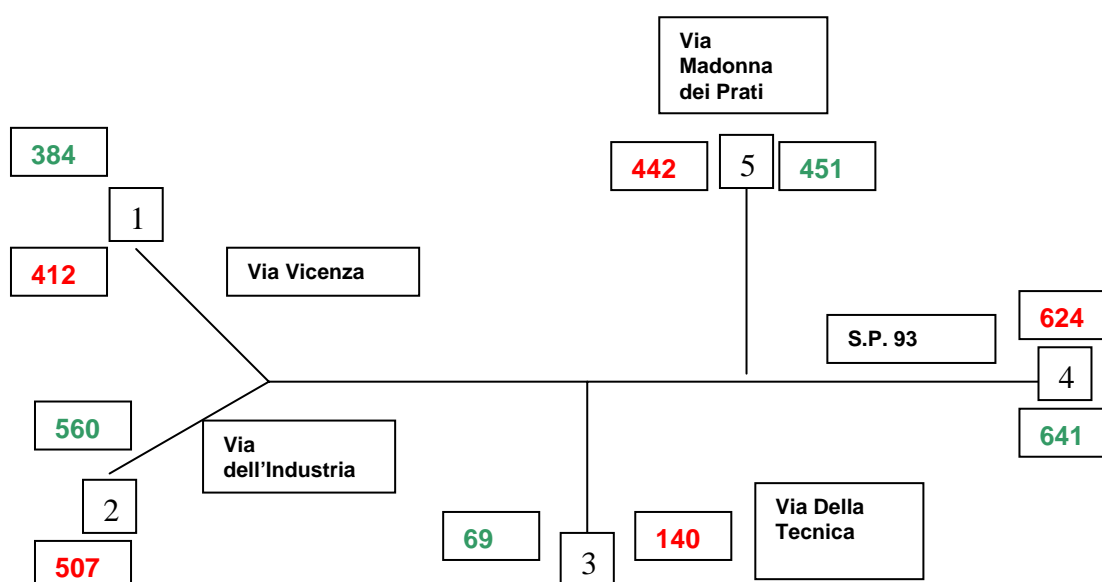
## 8 VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLA RETE VIARIA DI AFFERENZA

Nel presente paragrafo si provvederà a calcolare il totale dell'incidenza dei veicoli sulle diverse tratte stradali di adduzione al sito applicando appositi coefficienti di equivalenza. Tale operazione si rende necessaria in quanto ogni veicolo, per le sue caratteristiche dimensionali e prestazionali, interferisce in modo proporzionale con la sede stradale e con il traffico;

i coefficienti utilizzati sono i seguenti:

- 1 per i veicoli leggeri (auto private);
- 1,5 per i mezzi commerciali;
- 2 per i mezzi pesanti.

Nel totale, applicando i coefficienti di cui sopra, a fronte di un aumento di 10,5 veicoli equivalenti/giorno rispetto alla situazione attuale, come già esposto, si rileva una diminuzione del numero di auto di 20 unità.



Legenda

..N.. Veicoli in entrata al nodo

..N.. Veicoli in uscita dal nodo

figura n. 6- schematizzazione delle sezioni (flusso medio diurno stato futuro)

l'incremento di viaggi allo stato futuro è il seguente:

- |        |                                      |
|--------|--------------------------------------|
| ramo 1 | incremento nullo                     |
| ramo 2 | incremento di 4 veicoli equivalenti  |
| ramo 3 | incremento di 20 veicoli equivalenti |
| ramo 4 | incremento di 12 veicoli equivalenti |

ramo 5 incremento di 4 veicoli equivalenti

Nella figura n. 7 è rappresentata l'incidenza dei flussi indotti allo stato futuro sull'intersezione a doppia rotatoria suddivisa per rami.

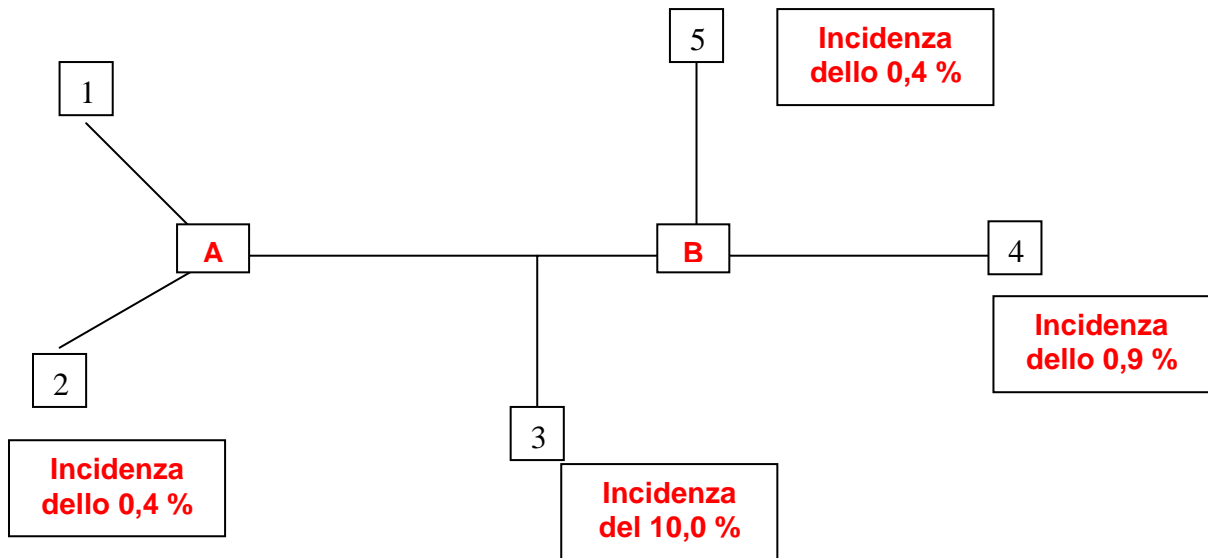


figura n. 7- incidenza del traffico indotto sulle intersezioni allo stato futuro

In conclusione l'incidenza dell'indotto sui rami dell'intersezione va da un valore di circa 04% al 10% circa sull'incrocio di via Della Tecnica che rappresenta l'accesso alla GDC.

Un'ultima considerazione va fatta sul traffico prodotto dalle auto dei dipendenti e della clientela, infatti, come esposto nel paragrafo 7.1, il numero di auto dei dipendenti della ISGEV è diminuito di 20 unità/giorno a fronte di un aumento previsto dall'ampliamento della GDC di n. 2 auto/giorno.

Tali dati ci portano a concludere che il traffico prodotto dalle automobili non inciderà sul totale dei flussi transitanti sulla viabilità e di conseguenza sui nodi analizzati. Va in ogni caso fatto presente che la maggior parte di questi movimenti veicolari si concentrerà durante le prime ore della mattina e della sera, in coincidenza con gli orari di apertura e chiusura della ditta.

## 9 CONCLUSIONI

La presente relazione viabile è parte integrante della Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale presentato dalla ditta "GDC CAST S.p.A." relativamente all'ampliamento della capacità produttiva della fonderia di ghisa.

La suddetta ditta, localizzata nel Comune di Arzignano (VI) in Via Vicenza 62/bis, è localizzata presso la ISGEV S.p.A. che si dedica alla produzione di motori elettrici di ghisa ed alluminio da utilizzare in condizioni fuori standard, principalmente nei settori navale, tessile, ferroviario, meccanico e alimentare.

L'aumento di produttività riguarderà esclusivamente la ditta GDC S.p.A., mentre per l'ISGEV S.p.A. continuerà l'attività produttiva attuale, senza quindi variare il traffico generato.

Per calcolare l'incidenza dei veicoli indotti dalla ditta allo stato futuro, ci si è avvalsi dei dati raccolti dallo studio Area Engineering S.r.l. di S. Donà di Piave (VE) durante un giorno infrasettimanale.

Il rapporto tra aumento di produttività e traffico indotto dalla GDC Cast ha fatto stimare un aumento massimo di 3 mezzi pesanti/giorno, n. 1 furgone/giorno e n. 2 auto/giorno. Tale incremento è stato sommato ai flussi di traffico attuali in modo da ottenere i dati complessivi allo stato futuro.

In conclusione l'incidenza dell'indotto sui rami dell'intersezione va da un valore di circa 0,4% su via dell'Industria e via Madonna dei Prati, sulla SP 93 si attesta sullo 0,9%, mentre su via Della Tecnica, accesso alla GDC, è stata quantificata un'incidenza del 10% circa.

Il tecnico

Arch. Roberta Patt



*Roberta Patt*