



# Comune di Creazzo

Provincia di Vicenza

Piazza del Comune, 6

Tel. 0444/338202 - Fax 0444/338297 - C.F. P.IVA 00264180241

Creazzo, 26 gennaio 2016

Prot. N. 001548 2016/ATU/gb

*Spett.le*

PROVINCIA DI VICENZA

Area servizi al cittadino e al territorio

Settore tutela e valorizzazione risorse

naturali - protezione civile - **ufficio VIA**

C.trà Gazzolle, 1

36100 Vicenza VI

*e-mail: giada.via@provincia.vicenza.it*

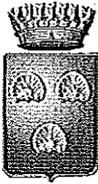
Oggetto: Domanda di compatibilità ambientale ai sensi del D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii.  
Proponente - MIGROSS SpA e CASABELLA snc  
Progetto: realizzazione di un centro commerciale con superficie di vendita di mq. 5.750.  
Localizzazione: comune di Altavilla Vicentina  
Comuni interessati: Vicenza e Creazzo.  
Vss. comunicazioni prot. 84915 del 16/12/2015 e prot. 3668 del 20/01/2016.  
**Trasmissione osservazione del Comune di Creazzo.**

In riferimento al progetto "*Realizzazione di un centro commerciale con superficie di vendita di mq. 5.750*" proposto dalle società MIGROSS SpA e CASABELLA snc da realizzarsi nel territorio comunale di Altavilla Vicentina, con la presente si trasmette l'osservazione in merito formulata dal Comune di Creazzo.

Distinti saluti.



Il Sindaco  
Giacomin dr. Stefano



# Comune di Creazzo

Provincia di Vicenza  
Piazza del Comune, 6  
Tel. 0444/338202 - Fax 0444/338297 - C.F. P.IVA 00264180241

Comune di Altavilla Vicentina – Provincia di Vicenza

CENTRO COMMERCIALE SV 5.750 – committenti: MIGROSS SPA – CASABELLA SNC

## OSSERVAZIONI ALL'ELABORATO RT-01:

STUDIO DEL TRAFFICO rev. B del 12.10.2015

prot. 001548 2016/ATU/gb del 26/01/2016

In riferimento alla analisi proposta nell'elaborato RT-01 a firma di ing. Fabbiani si ritiene opportuno rilevare quanto segue, richiedendo gli opportuni approfondimenti.

### 1. ESTENSIONE ANALISI DEI FLUSSI INDOTTI ANCHE (E SOPRATTUTTO) ALLA GIORNATA DI SABATO

L'analisi proposta non si ritiene esaustiva, in quanto i flussi lungo la strada statale nell'ora di punta del sabato sera sono evidentemente riconosciuti, così come da rilievi e studi pregressi, al pari di quelli della giornata di venerdì, in alcuni casi superiori per la particolare area in esame. E' NECESSARIO E PRIORITARIO estendere l'analisi proposta anche all'ora di punta del sabato pomeriggio/sera, che costituisce anche il maggiore carico sulla rete derivante dal flusso indotto

### 2. ESEGUIRE ANALISI ANCHE NELL'ORA DI PUNTA 18.00 – 19.00

Dai dati di traffico a disposizione, la S.R. 11 presenta un picco di flusso nell'ora di punta 18.00 – 19.00. E' pertanto necessario integrare l'analisi riferita a tale fascia oraria.

### 3. PREDISPOSIZIONE IDONEA INDAGINE O/D PER LA CORRETTA VALUTAZIONE DELLA DISTRIBUZIONE DEI FLUSSI INDOTTI – MODELLO DI ASSEGNAZIONE

Al fine di meglio comprendere l'esatta ripartizione dei percorsi veicolari attuali è necessario relazionare i flussi indotti con una indagine O/D (es. con indagine targhe). Tale operazione consente di valutare con migliore approssimazione la esatta ripartizione dei flussi indotti sulla rete. La distribuzione dei percorsi predisposta con modello non risulta derivante da analisi sul bacino di indotto e sui percorsi dei veicoli.

### 4. SCENARI DI VALUTAZIONE DA INTEGRARE CON STRUTTURA DI VENDITA ATTUALE

Nell'analisi non è riportato l'effettivo scenario di analisi del traffico attuale, riferito alla apertura della struttura di vendita alimentare ora presente e attiva all'interno della struttura. E' necessari esplicitare la dinamica dei flussi in ingresso ed in uscita dalla struttura, al fine di consentire una completezza degli scenari valutati. Va chiarito quale sia l'effettivo scenario dei flussi attuali e va quantificato l'effettivo flusso indotto oggi interessante il comparto comprendente sia Migross che Pittarello.

### 5. CALCOLO FLUSSI INDOTTI

Il calcolo dei flussi indotti riportato al paragrafo 7.1 non risulta adeguatamente giustificato e suffragato, e risulta particolarmente esiguo in ragione delle numerose riduzioni effettuate. La riduzione del 40% dei flussi indotti calcolati (% derivante dal Pass-by trips) non risulta applicabile nella sua interezza trattandosi di nuove superfici di vendita.

E' necessario estendere (come descritto ai punti 1 e 2 della presente) le verifiche e le valutazioni anche alla giornata di sabato, senza alcuna riduzione di flusso al fine di verificare il massimo carico sulla rete. Anche la percentuale di traffico assorbito dal trasporto pubblico non trova adeguato fondamento e giustificazione, che va pertanto eventualmente motivata sulla base di uno studio specifico, individuando la effettiva possibilità di utilizzo del mezzo pubblico e fruibilità dello stesso in relazione alla struttura (presenza di fermate dedicate, attraversamenti in sicurezza, ....).

#### 6. NECESSARIA UNA ANALISI DELLA ACCESSIBILITA' PEDONALE / CICLABILE ALLA STRUTTURA E ATTRAVERSO I MEZZI PUBBLICI

#### 7. OMOGENIZZAZIONE DEI FLUSSI RISPETTO AL TRAFFICO PESANTE

E' necessario procedere, prima delle verifiche, alla corretta omogeneizzazione dei flussi di traffico, per tenere conto dell'apporto "negativo" derivante dalla componente dei mezzi pesanti, con un coefficiente di omogeneizzazione pari almeno a C.E. = 2,0 - 2,5.

Tale componente non è stata in alcun modo considerata nelle analisi così come verificabile tra le schermate del modello di assegnazione e le matrici riportate in forma tabellare nello studio.

#### 8. NON E' STATO RIPORTATO NELLO STUDIO L'ANALISI DEL FATTORE DELL'ORA DI PUNTA

#### 9. TABELLA 8-9 (LOS INTERSEZIONI) NON CORRETTA

In merito alle verifiche riportate all'interno del documento si rileva che la tabella 8-1 riporta dati non corretti, così come da HCM 2000. Nella realtà, i tempi di ritardo indicati per le rotatorie sono quelli riportati in seconda colonna, in ragione di ciò tutte le verifiche dei LOS delle intersezioni riportate nei paragrafi successivi non risultano soddisfatte in quanto sottostimano il livello di servizio reale dell'intersezione.

Pertanto, da pagina 33 a 48, i LOS schematizzati per le singole manovre non corrispondono ai tempi medi di attesa dichiarati nella tabella 8-9.

Pertanto buona parte delle verifiche relative alle rotatorie più significative non risultano soddisfatte.

In particolare:

INTERSEZIONE 3 – rotatoria Migross

FASE 1: il livello di servizio passa da B a C

FASE 2: il livello di servizio passa da B a C. Si segnala che nella suddetta intersezione il ritardo medio diminuisce a fronte di un aumento dei flussi complessivi che interessano l'intersezione (da 3.050 veic/h a 3.327 v/h). Tale evenienza non è plausibile ed è necessario un chiarimento.

#### 10. SCENARI DA MACROMODELLO INCOERENTI

In riferimento all'asse stradale della SR 11, si rileva da macromodello (fig. 5-1 ante operam e fig. 5-2 post operam) una diminuzione dei flussi lungo la stessa statale, senza trovare riscontro degli stessi flussi nella parte restante della rete. Es: vedi flussi generati dalla zona 6 nei due scenari.

#### 11. ASSEGNAZIONI INGRESSO / USCITA CON MACROMODELLO DA RIVEDERE

In riferimento ai flussi in ingresso ed uscita dalla zona commerciale così come calcolati al paragrafo 7.1, si rileva da macromodello (fig. 5-3 fase 1 e fig. 5-4 fase 2) il macromodello prevede l'ingresso alla struttura di 132 veicoli mediante svolta in sinistra da Via Sottopasso Olmo, mentre è necessario prevedere svolta in rotatoria dei suddetti veicoli, che vanno pertanto considerati nelle verifiche di capacità.

#### 12. SOTTOPASSO OLMO

Risulta necessario e vincolante una verifica delle problematiche legate all'interferenza dovuta alla sezione ridotta del sottopasso ferroviario che genera problemi di rigurgito della coda in SR 11 e di conseguenza

ripercuote le problematiche sulla scorrevolezza della statale. Per tale motivo, inoltre, i LOS delle intersezioni non possono rispecchiare l'effettiva stato della rete.

### 13. SCENARI INFRASTRUTTURALI FUTURI

E' necessario un approfondimento tecnico rispetto agli scenari infrastrutturali futuri tra cui: progetto SI.TA.VE. e ALTA VELOCITA' e eventuali altri interventi programmati da parte delle singole amministrazioni.

### 14. INTERAZIONE CON STRUTTURA COMMERCIALE "SIAD SRL"

L'interazione con la struttura SIAD, e con i flussi indotti legati a tale intervento, va valutata anche in relazione alla rotatoria posta in corrispondenza all'intervento Migross-Casabella e non solamente in merito alla rotatoria SIAD a sé stante. Verificare anche la corretta applicazione dei flussi SIAD e approfondire l'analisi anche in relazione ai flussi della giornata di sabato, che in particolare risultano pari a 428 in ingresso + 428 in uscita. Lo scenario di riferimento è quello della fase 2.

### 15. PROPOSTE DI INTERVENTO STRUTTURALE A COMPENSAZIONE DEL DECADIMENTO DEI "LOS"

Nello studio non si evince alcuna proposta di intervento per il miglioramento della condizioni di deflusso della circolazione.

Al fine di limitare ed eliminare le interazioni negative dovute all'insediamento del Centro Commerciale, anche alla luce della effettivo stato dei luoghi e della già gravosa situazione viaria, è necessario prioritariamente intervenire sulla rotatoria posta proprio in corrispondenza del punto vendita al fine di migliorarne le condizioni di deflusso e scorrevolezza, attraverso il potenziamento in termini infrastrutturali (es. allargamento manufatto, corsie svincolate, aumento numero di rami di ingresso, ....).

E' anche prioritario valutare la possibilità di intervenire sul manufatto di sottopasso della ferrovia. Il decadimento dei LOS inoltre si ripercuoterà negativamente sul territorio comunale di Creazzo, in particolare lungo la SR 11, per cui la situazione futura rende necessari interventi compensativi nelle attuali intersezioni poste verso Vicenza (es, intersezione SR 11 – Viale Italia e intersezione SR 11 – Via Trieste).

Creazzo, 26 gennaio 2016

  
Il Responsabile dell'Area Territorio  
e Lavori Pubblici  
Arch. Andrea Testolin

  
Il Sindaco  
Dr. Stefano Giacomini

*Stefano Giacomini*