

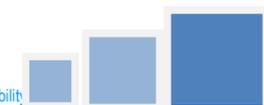
Comune di Thiene (VI)

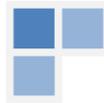
Ampliamento Centro Commerciale Carrefour studio di impatto viabilistico

Committente
Carrefour Property Italia srl
rif. 07/DG/plf

Responsabile di progetto
dott. ing. Francesco Seneci

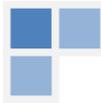
Versione documento
30/11/2019
Rev02





SOMMARIO

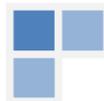
PREMESSA	8
1 INTRODUZIONE	9
2 IPOTESI DI AMPLIAMENTO DEL CENTRO COMMERCIALE	10
3 INQUADRAMENTO	12
3.1 CONTESTO TERRITORIALE e viabilistico	12
3.2 CONTESTO URBANISTICO	14
3.3 Descrizione del bacino d'utenza della struttura	15
3.4 Analisi dell'offerta infrastrutturale	17
3.4.1 La viabilità afferente	17
3.4.2 La viabilità di progetto	21
3.4.3 La mobilità ciclabile e pedonale	23
3.4.4 Il trasporto pubblico extraurbano	23
4 ANALISI DELLA DOMANDA - RILIEVI DEL TRAFFICO	25
4.1 Conteggi classificati di sezione	27
4.1.1 Obiettivo	27
4.1.2 Strumentazione utilizzata	27
4.1.3 Elaborazione e rappresentazione dei dati dei rilievi	27
4.1.4 Analisi dei risultati dei rilievi	29
4.1.5 Analisi storica	32
4.2 Conteggi classificati delle manovre di svolta sulle intersezioni	33
4.2.1 Obiettivo	33
4.2.2 Strumentazione utilizzata	33
4.2.3 Elaborazione e rappresentazione dei dati dei rilievi	33
4.2.4 Analisi dei risultati dei rilievi	34
4.3 Analisi della occupazione delle aree di sosta di pertinenza del centro commerciale (Novembre 2014)	38
5 CALCOLO DEL TRAFFICO INDOTTO	43
5.1 Le metodologie per la stima del traffico indotto	43
5.2 Traffico indotto dal centro commerciale allo stato attuale	44
5.2.1 Calcolo del traffico indotto	44
5.2.2 Distribuzione del traffico indotto sulla rete esistente	52
Traffico indotto dai dipendenti del centro commerciale	57
Traffico indotto dalle operazioni di carico-scarico	57
Traffico indotto dai clienti dei servizi di ristorazione	58
5.3 Il calcolo del traffico indotto nelle condizioni di progetto	59



5.4	Distribuzione del traffico indotto sulla rete viaria.....	61
6	IPOTESI DI MODIFICA DELLA RETE VIARIA ATTUALE.....	66
7	IL LIVELLO DI SERVIZIO DEI NODI.....	67
7.1	rotatoria di via Marconi/ via Valsugana	68
7.1	Intersezione semaforizzata Via Marconi/via Corso Campagna	74
8	IL LIVELLO DI SERVIZIO DELLE ASTE	79
	STATO ATTUALE	79
8.1	Via Marconi – STATO ATTUALE.....	80
8.2	Via Marconi – STATO DI PROGETTO (con traffico indotto da incremento superfici di vendita)	81
8.3	Via del Terziario STATO ATTUALE	82
8.4	Via del Terziario STATO DI PROGETTO (con traffico indotto da incremento superfici di vendita).....	83
8.5	Metodologia	84
8.5.1	Strade a due corsie (Two Lane Highways)	84
8.5.2	Strade a carreggiate separate (Multilane Highways).....	90
9	MICROSIMULAZIONE E VERIFICA DEL COMULO DEGLI EFFETTI CON NUOVO COLLEGAMENTO VIARIO TRA SP 111 E IL CASELLO DI THIENE	97
9.1	Il modello di microsimulazione.....	98
9.2	Costruzione delle matrici O/D	98
9.2.1	Stato Attuale	98
9.2.2	Scenario traffico indotto dall’ampliamento del Centro Commerciale.....	102
9.2.3	Scenario nuova bretella di collegamento fra S.P. 111 e casello autostradale	103
9.3	I risultati delle simulazioni	105
9.3.1	Analisi dei ritardi e dei livelli di servizio	105

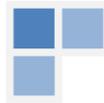
Allegati

ALLEGATO A	Risultati dei conteggi classificati di sezione
ALLEGATO B	Risultati dei conteggi classificati di intersezione
ALLEGATO C	Abaco sezioni stradali
ALLEGATO D	Approfondimenti in merito alle ipotesi di modifica della rete viaria comunale
ALLEGATO E	Modello di microsimulazione dinamica - Viste



INDICE DELLE FIGURE

Figura 2-1 Area commerciale – Stato attuale	10
Figura 2-2 Ipotesi di sviluppo dell'area commerciale	11
Figura 3-1 Inquadramento territoriale regionale	12
Figura 3-2 Inquadramento territoriale provinciale.....	12
Figura 3-3 perimetro centro storico e centro abitato	14
Figura 3-4 Piano degli Interventi_tav 67.....	14
Figura 3-5 Sistema viabilistico afferente all'accesso all'area commerciale.....	17
Figura 3-6 Dettaglio sistema di accesso/recesso del centro commerciale su via del Terziario.....	18
Figura 3-7 Rotatoria via Valsugana e via Marconi	19
Figura 3-8 Rotatoria viabilità di accesso al casello autostradale	19
Figura 3-9 Rete viaria - Previsioni di progetto	22
Figura 3-10 Sottopasso ciclopedonale verso il centro commerciale: Pista ciclabile, percorso pedonale e fermata linea trasporto pubblico.....	23
Figura 5-1 Frame dei video per conteggi ingressi/uscita dal centro commerciale.....	44
Figura 5-2 Tabella 1 e tabella 2 – Allegato 1 - D.G.R. 4 luglio 2007 Regione Lombardia.....	49
Figura 5-3 Diretrici di accesso/recesso.....	61
Figura 7-1 Rotatoria Via Marconi/Via Valsugana.....	67
Figura 7-2 Intersezione semaforizzata Via Marconi/via Corso Campagna	67
Figura 9-1 Integrazione del progetto della nuova bretella viaria tra SP 111 e il casello di Thiene e intervento Carrefour	97
Figura 9-2 Rete modello di microsimulazione – Stato Attuale	98
Figura 9-3 Rete modello di microsimulazione - nuovo collegamento viario tra SP 111 e il casello di Thiene	98
Figura 9-4– Flussogramma Modello Macrosimulazione. Opere in progetto Anno 2019 – Intervallo orario venerdì SERALE - 17:00-18:00 Fonte: Studio del Traffico - Riqualificazione dei collegamenti viari tra il casello dell'autostrada A31 di Thiene e la s.p. Nuova Gasparona (per concessione E Farm engineering & consulting).....	99
Figura 9-5 Nomenclatura rami da studio traffico - Progetto nuovo collegamento viario Autostrada	100
Figura 9-6 Relazione fra Via Gombe - SP 349 – accesso al centro Commerciale - Corsie di scambio (in rosso posizione nuovo ingresso Centro Commerciale).....	107
Figura 9-7 Perditempo (sec) zona di scambio Via Gombe – Sp 349	107



INDICE DELLE TAVOLE

Tavola 3-1 Corografia.....	13
Tavola 3-2 Bacino di utenza del centro commerciale.....	16
Tavola 3-3 Classifica Funzionale rete stradale (PGTU vigente).....	20
Tavola 3-4 Piano delle piste ciclabili del comune di Thiene.	24
Tavola 4-1 Planimetria siti di indagine.....	26
Tavola 4-2 Flussi veicolari equivalenti sulla rete viaria – VENERDI’ HPS 17:30-18:30.....	35
Tavola 4-3 Flussi veicolari equivalenti sulla rete viaria – SABATO HPS 10:30-11:30.....	36
Tavola 4-4 Flussi veicolari equivalenti sulla rete viaria – SABATO HPS 17:30-18:30.....	37
Tavola 4-5 Occupazione stalli di sosta – Venerdì 14.11.2014 – ore 18.00.....	39
Tavola 4-6 Occupazione stalli di sosta – Sabato 15.11.2014 – ore 18.00.....	40
Tavola 5-1 Traffico indotto - STATO ATTUALE – VENERDÌ HPS 17:30-18:30.....	54
Tavola 5-2 Traffico indotto - STATO ATTUALE – SABATO HPS 10:30-11:30.....	55
Tavola 5-3 Traffico indotto - STATO ATTUALE – SABATO HPS 17:30-18:30.....	56
Tavola 5-4 Traffico indotto – STATO DI PROGETTO - VENERDÌ HPS 17:30-18:30.....	63
Tavola 5-5 Traffico indotto – STATO DI PROGETTO – SABATO HPS 10:30-11:30.....	64
Tavola 5-6 Traffico indotto – STATO DI PROGETTO – SABATO HPS 17:30-18:30.....	65

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 2-1 GRANDEZZE STRUTTURA COMMERCIALE (anno 2014).....	10
Tabella 2-2 GRANDEZZE STRUTTURA COMMERCIALE (anno 2019).....	10
Tabella 2-3 GRANDEZZE STRUTTURA COMMERCIALE (PROGETTO).....	11
Tabella 3-1 Clienti regolari per comune di residenza.....	15
Tabella 4-1 Flussi di traffico sulle sezioni– Totale traffico giornaliero 24h.....	30
Tabella 4-2 Flussi di traffico sulle sezioni– Totale traffico ora di punta – 10:30-11:30.....	31
Tabella 4-3 Flussi di traffico sulle sezioni– Totale traffico ora di punta – 17:30-18:30.....	31
Tabella 4-4 Analisi storica flussi veicolari (2007 / 2014 / 2018 / 2019).....	32

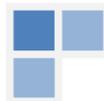


Tabella 5-1 Traffico indotto dal centro commerciale (novembre 2014 – Venerdì).....	45
Tabella 5-2 Traffico indotto dal centro commerciale (novembre 2014 – Sabato)	45
Tabella 5-3 Traffico indotto dal centro commerciale (marzo 2019 – Sabato).....	46
Tabella 5-4 Traffico indotto dal centro commerciale (marzo 2019 – Venerdì)	46
Tabella 5-5 Movimenti veicolari indotti dal Centro Commerciale (Analisi Storica 2019-2014)	47
Tabella 5-6 Dati Superficie di vendita struttura attuale (Marzo 2019)	48
Tabella 5-7 Calcolo coefficiente moltiplicativo per il calcolo del traffico indotto (venerdì ANNO 2019).....	48
Tabella 5-8 Calcolo coefficiente moltiplicativo per il calcolo del traffico indotto (sabato ANNO 2019)	49
Tabella 5-9 Calcolo del coefficiente moltiplicativo complessivo (alimentare + non alimentare) da traffico indotto per superfici attuali Centro Commerciale Carrefour (da D.G.R. 4 luglio 2007 Regione Lombardia)	50
Tabella 5-10 Variazioni superficie di vendita stato attuale / stato di progetto.....	50
Tabella 5-11 Calcolo del coefficiente moltiplicativo (alimentare + non alimentare) da traffico indotto per superfici in variazione (da D.G.R. 4 luglio 2007 Regione Lombardia).....	51
Tabella 5-12 Traffico indotto alle sezioni stradali (Venerdì)	53
Tabella 5-13 Traffico indotto alle sezioni stradali (Sabato).....	53
Tabella 5-14 Numero di dipendenti struttura commerciale attuale e rapporto con superficie di vendita (dati anno 2014).....	57
Tabella 5-15 Dati Superficie di vendita ampliamento di progetto	59
Tabella 5-16 Calcolo traffico indotto clienti del centro commerciale (ampliamento di progetto - venerdì).....	60
Tabella 5-17 Calcolo traffico indotto clienti del centro commerciale (ampliamento di progetto - sabato)	60
Tabella 5-18 Traffico indotto alle sezioni stradali (Venerdì).....	61
Tabella 5-19 Traffico indotto alle sezioni stradali (Sabato)	62
Tabella 7-1 ROTATORIA DI VIA MARCONI/ VIA VALSUGANA – LOS - Formulazione BOVY (venerdì 17:30-18:30)	68
Tabella 7-2 ROTATORIA DI VIA MARCONI/ VIA VALSUGANA – LOS - Formulazione SETRA (venerdì 17:30-18:30)	68
Tabella 7-3 INTERSEZIONE SEMAFORIZZATA VIA MARCONI/VIA CORSO CAMPAGNA– LOS e Ritardi calcolati con il software Sidra Intersection. Metodo Delay & v/c (HCM 2010) –.....	74
Tabella 8-1 Sintesi delle risultanze delle verifiche di Capacità e Calcolo dei Livelli di Servizio ((Highway Capacity Manual versione 2000)	79
Tabella 9-1 Matrice O/D originaria Stato Attuale – Venerdì 17:30-18:30 – Valori assoluti (fonte: studio traffico Progetto nuovo collegamento viario Autostrada)	100
Tabella 9-2 Matrice O/D originaria Stato Attuale – Venerdì 17:30-18:30 – Valori percentuali (fonte: studio traffico Progetto nuovo collegamento viario Autostrada)	100
Tabella 9-3 Matrice O/D modificata Stato Attuale – Venerdì 17:30-18:30 – Valori percentuali	100

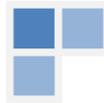
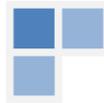


Tabella 9-4 Matrice O/D modificata Stato Attuale – Venerdì 17:30-18:30 – Valori assoluti – VEICOLI LEGGERI E PESANTI.....	101
Tabella 9-5 Matrice O/D INDOTTO ampliamento Centro Commerciale – Venerdì 17:30-18:30 – Valori assoluti – VEICOLI LEGGERI E PESANTI	102
Tabella 9-6 Matrice O/D originaria Stato di Progetto – Venerdì 17:30-18:30 – Valori assoluti e percentuali (fonte: studio traffico Progetto nuovo collegamento viario Autostrada)	103
Tabella 9-7 Matrice O/D CUMOLO PROGETTI – Venerdì 17:30-18:30 – Valori percentuali e assoluti	104
Tabella 9-8 Rotatoria Via Marconi/Via Valsugana – LoS – modello di microsimulazione - (venerdì 17:30-18:30).....	105
Tabella 9-9 Ritardi lungo gli itinerari della rete viaria - Modello di microsimulazione - (venerdì 17:30-18:30)	106

INDICE DEI GRAFI

Grafo 4-1 Numero di clienti annuo del centro commerciale.....	32
Grafo 4-2 Periodo di permanenza delle auto in sosta (venerdì – 16:10 / 18:00).....	41
Grafo 4-3 Andamento dell’occupazione degli stalli di sosta (venerdì – 16:10 / 18:00)	41
Grafo 4-4 Periodo di permanenza delle auto in sosta (sabato – 16:10 / 18:00)	42
Grafo 4-5 Andamento dell’occupazione degli stalli di sosta (sabato – 16:10 / 18:00).....	42
Grafo 5-1 Traffico indotto dal centro commerciale novembre 2014 – Venerdì)	45
Grafo 5-2 Traffico indotto dal centro commerciale (novembre 2014 – Sabato).....	45
Grafo 5-3 Traffico indotto dal centro commerciale marzo 2019 – Sabato)	46
Grafo 5-4 Traffico indotto dal centro commerciale marzo 2019 – Venerdì).....	46
Grafo 5-5 Ingresso Uscita veicoli carico scarico (ve/h) – Venerdì Novembre 2014	58



PREMESSA

Questo volume costituisce lo Studio di impatto viabilistico relativo all'ampliamento della superficie di vendita del centro commerciale "Carrefour" nel territorio del Comune di Thiene, in provincia di Vicenza.

Lo studio è stato redatto nella sua prima versione nell'anno 2014 e aggiornato nell'anno 2018.

Nell'aprile 2019, ai fini della procedura di VIA, si è proceduto a ulteriore aggiornamento per la volontà di aggiornare l'analisi dei flussi veicolari allo stato attuale e introdurre considerazioni in merito all'aggiornamento della progettualità inerente il prolungamento della Nuova Gasparona.

La presente revisione (rev 02 d.d. 30/11/2019) intende dare risposta alla richiesta di integrazioni ai sensi dell'articolo 27 bis, comma 5, del D.Lgs. n.152/2006 e ss. mm. e ii.. prodotta dalla Provincia di Vicenza in data 09 settembre 2019, Prot. n. 47473.

In particolare, le integrazioni/modifiche apportate fanno riferimento ai seguenti aspetti:

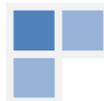
numero richiesta	Temi	Riferimento
8	Approfondimento in merito al calcolo dei flussi indotti	paragrafo 5.2.1
9	Approfondimento in merito al collegamento tra Via Galilei e Via Biancospino	Allegato D
10	Acquisizione e inserimento delle simulazioni modellistiche di valutazione del collegamento viario tra la Gasparona e il casello di Thiene	Capitolo 9
11	Introduzione di un modello di microsimulazione	Capitolo 9
12	Non necessitava di integrazione, in quanto gli elementi necessari erano già presenti nello studio.	

Le integrazioni, introdotte con evidenziazione grigia, hanno interessato i seguenti paragrafi:

- paragrafi 3.4.2, 3.4.3, 3.4.4 e paragrafo 5.2.1
- eliminato il capitolo 6 e sostituito con ALLEGATO D
- Capitolo 7, eliminate le parti inerenti lo scenario con il collegamento tra Via Galilei e Via Biancospino, non più pertinenti
- Capitolo 8, eliminate le parti inerenti lo scenario con il collegamento tra Via Galilei e Via Biancospino, non più pertinenti. Aggiunte verifiche con scenario con indotto a rete invariata

Infine sono stati aggiunti

- il Capitolo 9 Microsimulazione e verifica del cumulo degli effetti con nuovo collegamento viario tra SP 111 e il casello di Thiene.
- ALLEGATO D Approfondimenti in merito alle ipotesi di modifica della rete viaria comunale
- ALLEGATO E Modello di microsimulazione dinamica - Viste



1 **INTRODUZIONE**

La richiesta di ampliamento è stata formulata al Comune di Thiene dalla Società Carrefour Property Italia srl e riguarda l'autorizzazione ad ampliare la superficie di vendita, come meglio descritto nel capitolo successivo.

Tale ampliamento ricade nella fattispecie la cui autorizzazione commerciale viene normata dal Regolamento n. 1 del 21 giugno 2013, Indirizzi per lo sviluppo del sistema commerciale (articolo 4 della legge regionale 28 dicembre 2012, n. 50), pubblicato sul BUR n. 53 del 25/06/2013.

In particolare, l'art. 11¹ introduce i criteri per la redazione dello studio di impatto viabilistico, che sono presi a riferimento nella formulazione del presente studio.

Le attività hanno interessato in particolare:

- A. il rilievo dei flussi di traffico sulla viabilità afferente al centro commerciale secondo modalità in grado di ricostruire l'andamento settimanale dei flussi e di quantificare i volumi di traffico nelle ore di punta del venerdì e del sabato pomeriggio, come richiesto dalle indicazioni in merito della Regione Veneto;
- B. l'analisi del traffico indotto dal centro commerciale sulla rete allo stato attuale
- C. la stima del traffico indotto dal previsto ampliamento delle superfici di vendita e le valutazioni sull'impatto portato sulla viabilità esistente in termini di aumenti nei flussi
- D. valutazioni trasportistiche inerenti la verifica di capacità e i livelli di servizio delle aste e dei nodi localizzati sulla viabilità afferente al centro commerciale
- E. ipotesi di modifica al sistema viario per la risoluzione di eventuali criticità registrate.

¹ Comma 1. *Le domande di autorizzazione commerciale relativa a grandi strutture di vendita, entrambe da ubicarsi al di fuori dal centro storico, devono essere corredate di uno studio di impatto viabilistico i cui esiti sono valutati dalla conferenza di servizi e, nel caso di positivo riscontro, costituiscono presupposto al fine del rilascio dell'autorizzazione commerciale*



2 IPOTESI DI AMPLIAMENTO DEL CENTRO COMMERCIALE

Nel periodo di realizzazione delle prime indagini di riferimento per il presente studio (**novembre 2014**) la struttura commerciale presentava le seguenti superfici di vendita:

DATI STRUTTURA (anno 2014)	
Tipologia	Superficie di vendita (mq)
Iper	8293
MS	1210
Negozi	2055
Totale	11558

Tabella 2-1 GRANDEZZE STRUTTURA COMMERCIALE (anno 2014)

Alla data di esecuzione della seconda campagna di indagine (marzo 2019) la struttura commerciale presentava le seguenti superfici di vendita, che saranno utilizzate nei successivi capitoli come riferimento per la definizione del parametro moltiplicativo per il calcolo del traffico indotto:

DATI STRUTTURA ESISTENTE (anno 2019)	
Tipologia	Superficie di vendita (mq)
Iper	8293
MS	1710
Negozi	2659
Totale	12662

Tabella 2-2 GRANDEZZE STRUTTURA COMMERCIALE (anno 2019)



Figura 2-1 Area commerciale – Stato attuale

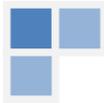


Figura 2-2 Ipotesi di sviluppo dell'area commerciale

La presente analisi viene sviluppata sulla base di un **progetto di ampliamento** del comparto commerciale che porterà alle seguenti superfici di vendita complessive:

Tipologia	Superficie di vendita (mq)
Iper	5000
Medie Superfici	8845
Megastore	968
Negozi	5185
Ristorazione	1987 (SLP)
Food court	249 (SLP)

Tabella 2-3 GRANDEZZE STRUTTURA COMMERCIALE (PROGETTO)

Sulla base delle grandezze di cui sopra verrà di seguito calcolato il traffico indotto dall'ampliamento del centro commerciale.

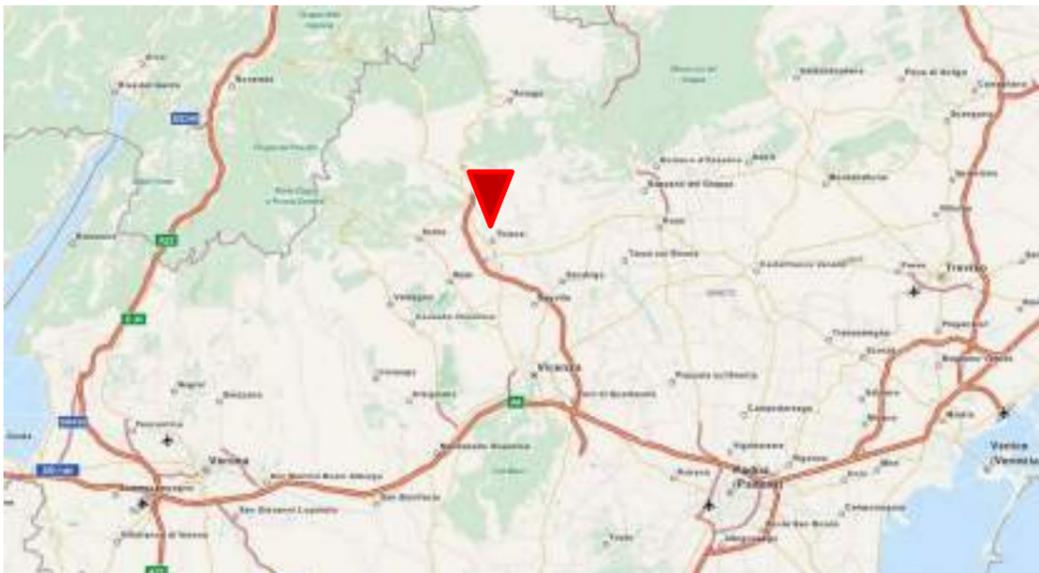
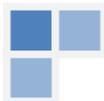


Figura 3-1 Inquadramento territoriale regionale

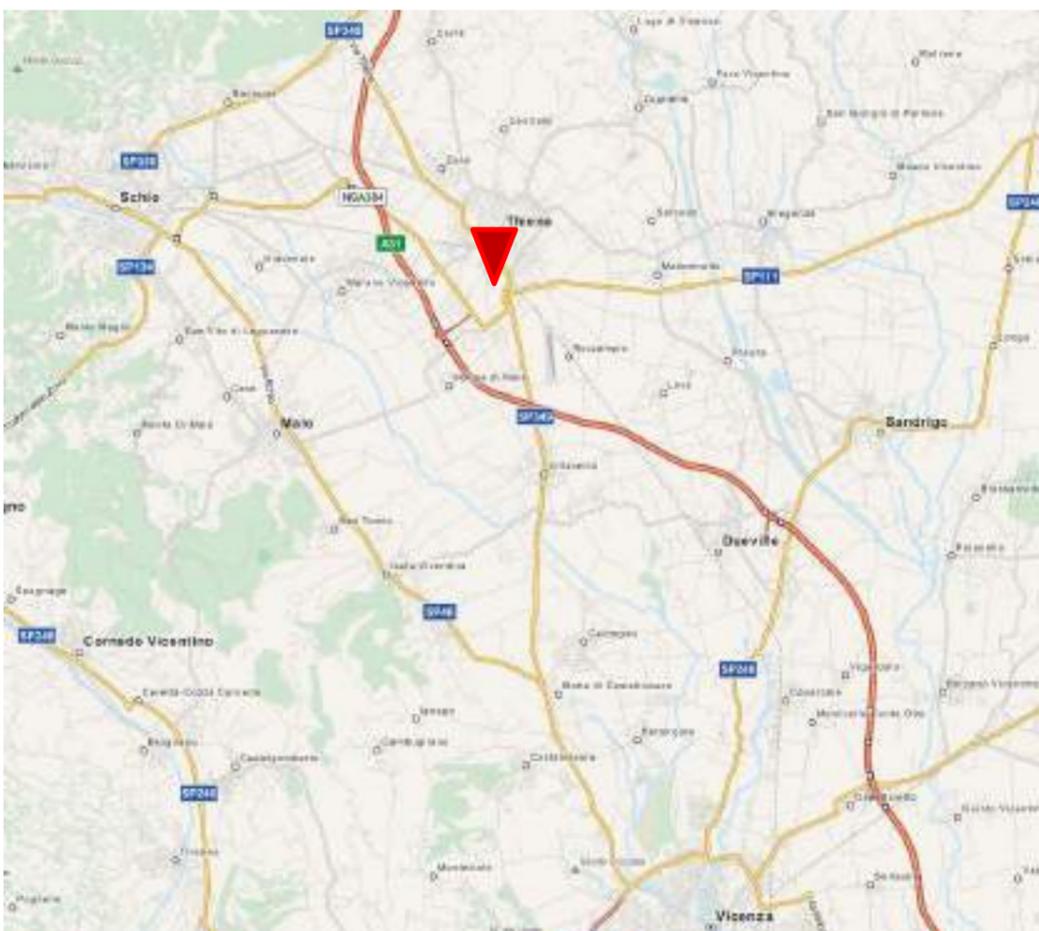


Figura 3-2 Inquadramento territoriale provinciale

3 INQUADRAMENTO

3.1 CONTESTO TERRITORIALE E VIABILISTICO

Thiene è un comune di oltre 24 000 abitanti, situato a nord di Vicenza. È il secondo comune più densamente popolato (1.180,1 abitanti/kmq), dopo Vicenza, della Provincia.

Il centro commerciale “Carrefour” si trova in un ambito a sud dell’abitato di Thiene, in fregio alla zona produttiva.

Il territorio comunale di Thiene risulta attraversato, da Sud verso Nord, dalla **S.P. 349** che costituisce uno dei principali collegamenti viari da Thiene verso Vicenza, a Sud, e verso Schio a Nord-Ovest. Il collegamento con Schio è oggi risolto in maniera più diretta dalla NSA 384, variante Schio-Thiene della S.P. 349.

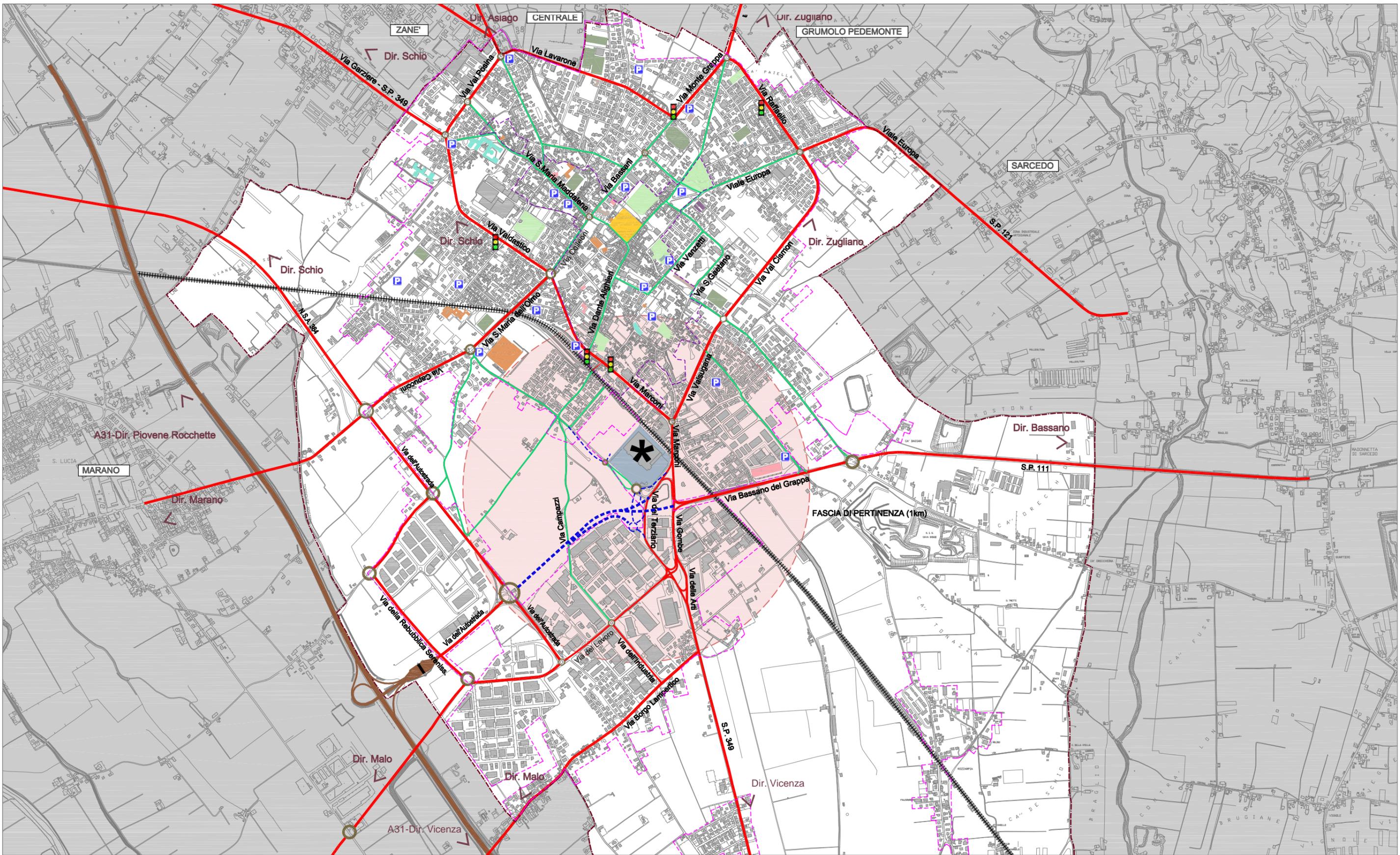
Sul tratto della S.S. 349 denominato via Gombe si ha, l’innesto della **S.P. Gasparona (S.P. 111)**, un’importante arteria locale che collega Thiene a Bassano del Grappa.

L’area commerciale allo studio si sviluppa in diretto collegamento a questo innesto.

A tale importante nodo viario si collega anche via del Lavoro e via dell’Autostrada, da cui può raggiungere l’**Autostrada A31** (detta Valdastico) che attraversa da sud a nord la provincia di Rovigo, la Provincia di Padova e la provincia di Vicenza..

Come si può leggere in Tavola 3-1 è previsto il prolungamento della S.P. Gasparona (S.P. 111) che dal nodo in questione dovrebbe procedere sino all’innesto nella rotonda del casello autostradale, realizzando quindi la connessione di cui sopra in modo diretto e più funzionale.

Il comune di Thiene è servito anche dalla **ferrovia Vicenza-Schio**, una linea ferroviaria italiana di proprietà statale a scartamento ordinario che unisce Vicenza con alcuni centri della sua provincia, tra cui Dueville e appunto Thiene, per terminare a Schio. È una linea a binario unico, non elettrificata e lunga circa 30 chilometri, gestita da RFI del Gruppo Ferrovie dello Stato.



Legenda

- | | | | | | | | |
|--|--------------------------|--|-----------------------|--|---------------------|--|----------------------|
| | confine comunale | | autostrada A31 | | rotatorie | | fascia di pertinenza |
| | perimetro centro storico | | viabilità primaria | | impianti semaforici | | |
| | perimetro centro abitato | | viabilità secondaria | | ferrovia | | |
| | Centro Commerciale | | viabilità di progetto | | | | |

**Studio impatto viabilistico ampliamento
Centro Commerciale "Carrefour" (Comune di Thiene)**

NETMOBILITY
NetMobility s.r.l.
 37135 VERONA - Via Morgagni, 24
 tel/fax +39 045 8250176

**TAVOLA DI ANALISI
COROGRAFIA**

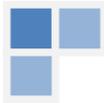
sc. a vista

tavola

3.1

Aprile 2019





3.2 CONTESTO URBANISTICO

Da un punto di vista urbanistico, la zona produttiva è inserita come Zona D3-2 TESSUTO PER ATTIVITA' TERZIARIE, DIREZIONALI, COMMERCIALI DI ESPANSIONE (Artt.64,5) del PI del Comune di Thiene (vedi Figura 3-4).

Dalla Figura 3-3 e dalla Tavola 3-1 si evince anche che il centro commerciale risulta **esterno al perimetro del centro storico e interno al perimetro del centro urbano**².

Figura 3-4 Piano degli Interventi_tav 67

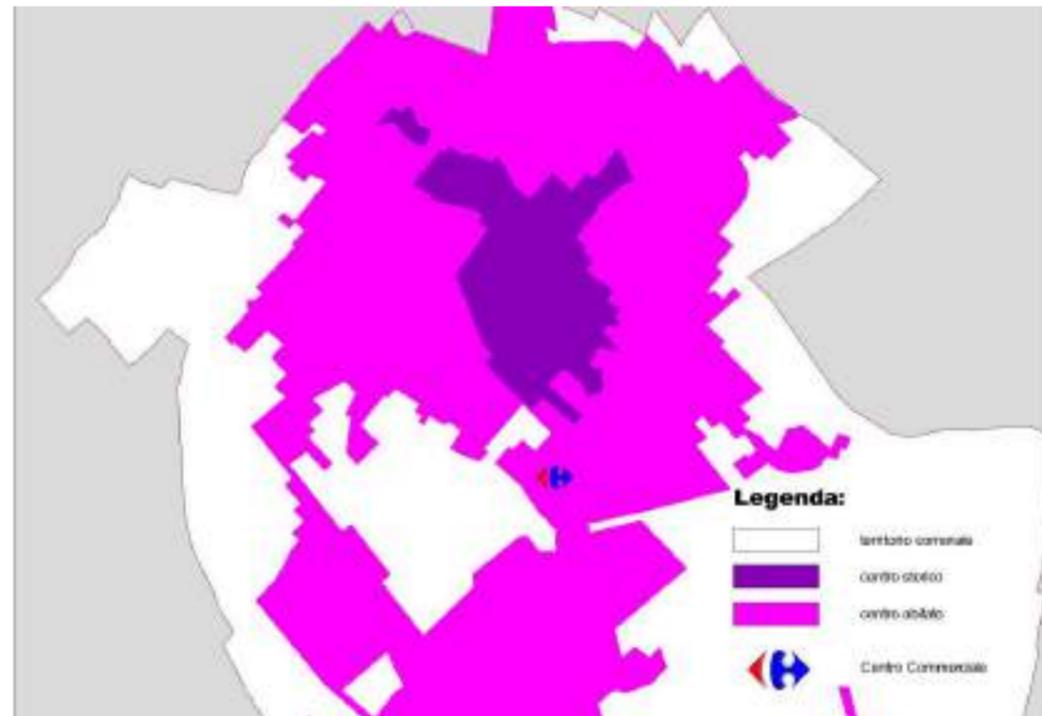


Figura 3-3 perimetro centro storico e centro abitato

² LEGGE REGIONALE n. 50 del 28 dicembre 2012. Definizione di centro urbano: porzione di centro abitato, individuato ai sensi dell'articolo 3, comma 1, punto 8), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada", caratterizzata dal tessuto urbano consolidato, con esclusione delle zone produttive periferiche e delle zone prive di opere di urbanizzazione o di edificazione.

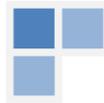


Tabella 3-1 Clienti regolari per comune di residenza

Comune	Popolazione	Clienti regolari	%
Thiene	23337	6836	23%
Malo	14814	1738	6%
Schio	39223	1649	6%
Villaverla	6142	1487	5%
Marano Vicentino	9726	1484	5%
Breganze	8725	1401	5%
Zugliano	6652	1280	4%
Sarcedo	5313	1203	4%
Isola Vicentina	9871	889	3%
Montecchio Precalcino	4996	880	3%
Piovene Rocchette	8350	839	3%
Dueville	13955	829	3%
Zanè	6637	755	3%
Caldogno	11189	677	2%
Fara Vicentino	3955	663	2%
Lugo di Vicenza	3739	661	2%
Sandriago	8336	597	2%
Chiuppano	2608	382	1%
Carrè	3681	373	1%
Cogollo del Cengio	3397	322	1%
Valdagno	26653	322	1%
Arsiero	3252	287	1%
Caltrano	2609	281	1%
Santorso	5712	258	1%
Calvene	1320	248	1%
Costabissara	7291	243	1%
Lusiana	2736	230	1%
San Vito di Leguzzano	3576	230	1%
Marostica	13894	210	1%
Velo D'Astico	2422	187	1%
Torrebelvicino	6056	185	1%
Mason Vicentino	3541	177	1%
Roana	4320	175	1%
Cornedo Vicentino	12007	160	1%
Asiago	6439	125	0%
Monte di Malo	2909	123	0%
Salcedo	1039	107	0%
Bressanvido	3147	102	0%
Valdastico	1358	99	0%
Molvena	2575	91	0%
Valli del Pasubio	3327	84	0%
Schiavon	2622	68	0%
Pedemonte	763	58	0%
Posina	572	37	0%
Nove	5082	37	0%
Pianezze	2086	31	0%
Conco	2236	27	0%
Rotzo	653	25	0%
Tonezza del Cimone	525	20	0%
Pozzoleone	2805	18	0%
Lastebasse	228	15	0%
Laghi	122	0	0%
TOTALE	328523	29205	

3.3 DESCRIZIONE DEL BACINO D'UTENZA DELLA STRUTTURA

Basandosi sui dati generati dall'uso delle carte di fidelizzazione del centro commerciale (anno 2014) è stato ricostruito il bacino di utenza della struttura per quanto riguarda i clienti regolari³, dato che è possibile espandere, con errore ragionevole, all'universo degli utenti del centro.

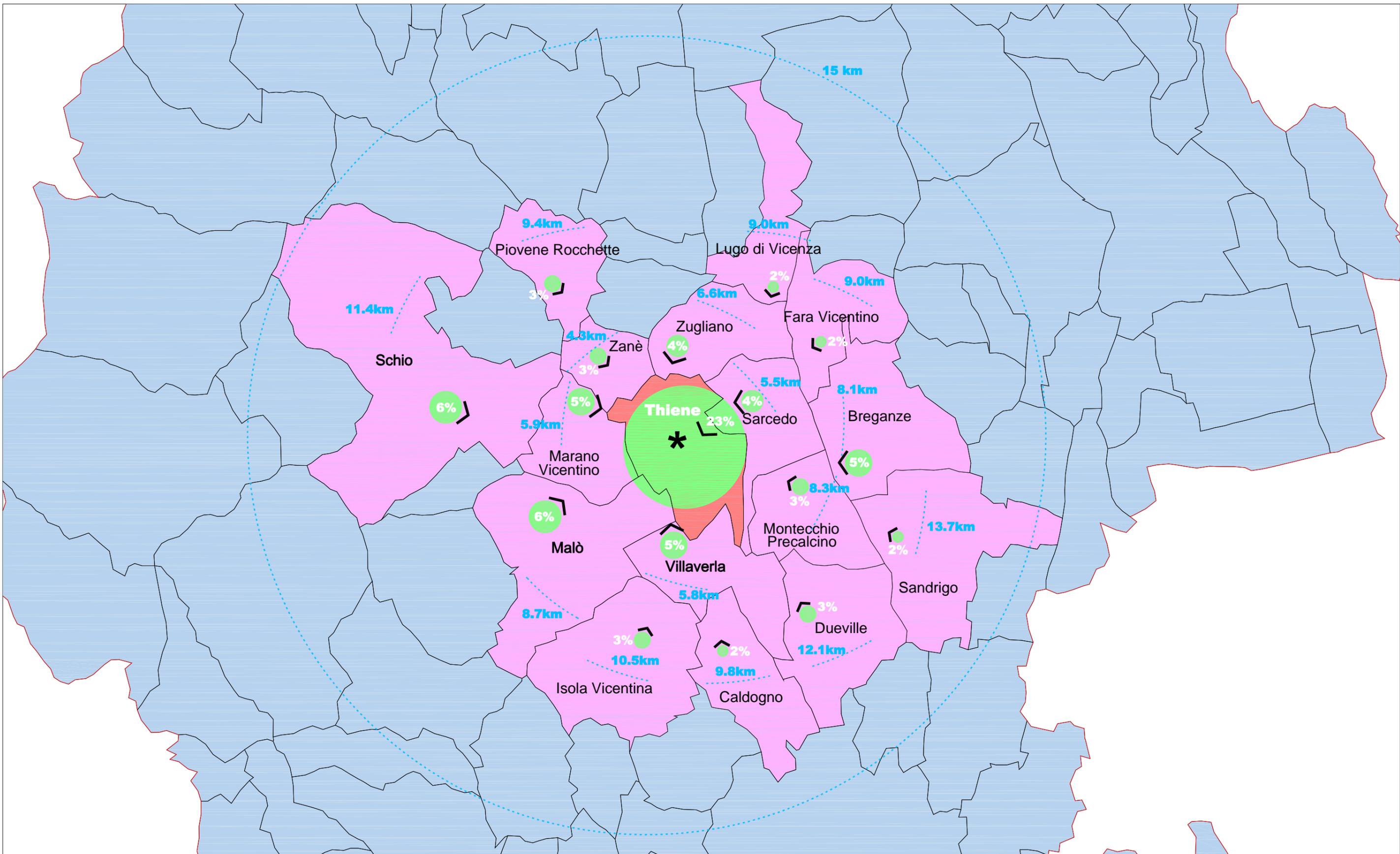
Nella Tavola 3-2 vengono sintetizzati geograficamente i dati di Tabella 3-1 che riporta i clienti regolari per comune di residenza.

Si evince che il bacino di utenza si allarga su un raggio di circa 35 km con una popolazione totale di circa 330.000 abitanti. Oltre l'80% di tale utenza risiede all'interno di un raggio di 15 km per circa 185.000 abitanti totali.

Prevalenti le provenienze dal **Comune di Thiene** che coprono il **23%** del totale dei clienti regolari; seguono il Comuni di Malo, Schio, Villaverla, Marano e Breganze.

Il totale dei clienti regolari dell'area entro i 15 km corrisponde a circa 12% della popolazione. Il numero di clienti regolari residenti a Thiene corrisponde al 70% delle famiglie del Comune.

³ Cliente regolare: cliente dotato di tessera di fidelizzazione che frequenta l'IPER almeno una volta al mese.



Legenda

-  confine provinciale
-  confini comunali
-  Provincia di Vicenza
-  Comuni con clienti regolari del Centro Commerciale Carrefour
-  percentuale di clienti regolari
-  Centro Commerciale Carrefour

Studio di impatto viabilistico per l'ampliamento del Centro Commerciale "Carrefour"

NetMobility s.r.l.
 37135 VERONA - Via Morgagni, 24
 tel/fax +39 045 8250176

TAVOLA DI ANALISI
 ORIGINE CLIENTI REGOLARI

sc. a vista

tavola

3.2

Aprile 2019



3.4 ANALISI DELL'OFFERTA INFRASTRUTTURALE

3.4.1 La viabilità afferente

Con riferimento all'art. 11 Regolamento n. 1 del 21 giugno 2013 si procede ad una descrizione delle tratte stradali interessate dall'intervento per un raggio di 1.000 metri rispetto ai punti di accesso e recesso, nonché delle intersezioni più prossime, e del collegamento con il casello autostradale più prossimo.

Come visto nel paragrafo 3.1, il centro commerciale allo studio è direttamente collegato al sistema di svincolo a raso fra la S.S. 349 (via del Terziario) e la **S.P. Gasparona (S.P. 111)**, un ampio anello viabilistico a senso unico di marcia che gestisce le connessioni fra la S.P. 111, la S.P. 349, Via del Lavoro (per l'accesso alla Zona Industriale e il collegamento con il casello della A31), Via Marconi (per l'accesso al centro città) e l'accesso all'area commerciale.

In Tavola 3-3 si riporta la classifica funzionale della rete stradale cogente come contenuta nel Piano Generale Del Traffico Urbano vigente.



Figura 3-5 Sistema viabilistico afferente all'accesso all'area commerciale.



Figura 3-6 Dettaglio sistema di accesso/recesso del centro commerciale su via del Terziario

Tale anello viario presenta lungo il suo sviluppo una variazione di corsie da 1 a 3, anche con separazione con spartitraffico centrale in alcuni tratti per meglio organizzare i flussi nelle diverse direzioni di marcia. Presenta sezioni di carreggiata stradale variabile fra 5 e 7.5 metri.

Da tale anello viabilistico dipartono tutti i percorsi di accesso/recesso al centro commerciale:

- verso nord si penetra nel comune di Thiene lungo le due arterie di via Valsugana e via Marconi, strade di carreggiata circa 7 metri: l'intersezione è risolta da una rotatoria di diametro esterno di circa 35 m.
- verso ovest, lungo viale del Lavoro, asse stradale con carreggiata di 8 metri, per tutte le connessioni con i comuni limitrofi ad ovest e nord-ovest (in particolare Marano e Schio)
- verso sud, lungo la SP 349 per la direttrice verso Villaverla
- verso est, con tutte le connessioni poste lungo la nuova Gasparona (in particolare Breganze e Sarcedo), strada che nel tratto terminale di connessione a Via Gombe si presenta a carreggiate separate.

La connessione con il casello autostradale avviene da via dell'Autostrada, con una rotatoria di circa 75 metri di diametro esterno.

In allegato C vengono presentate le sezioni stradali caratteristiche dei siti di interesse.

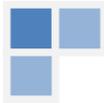
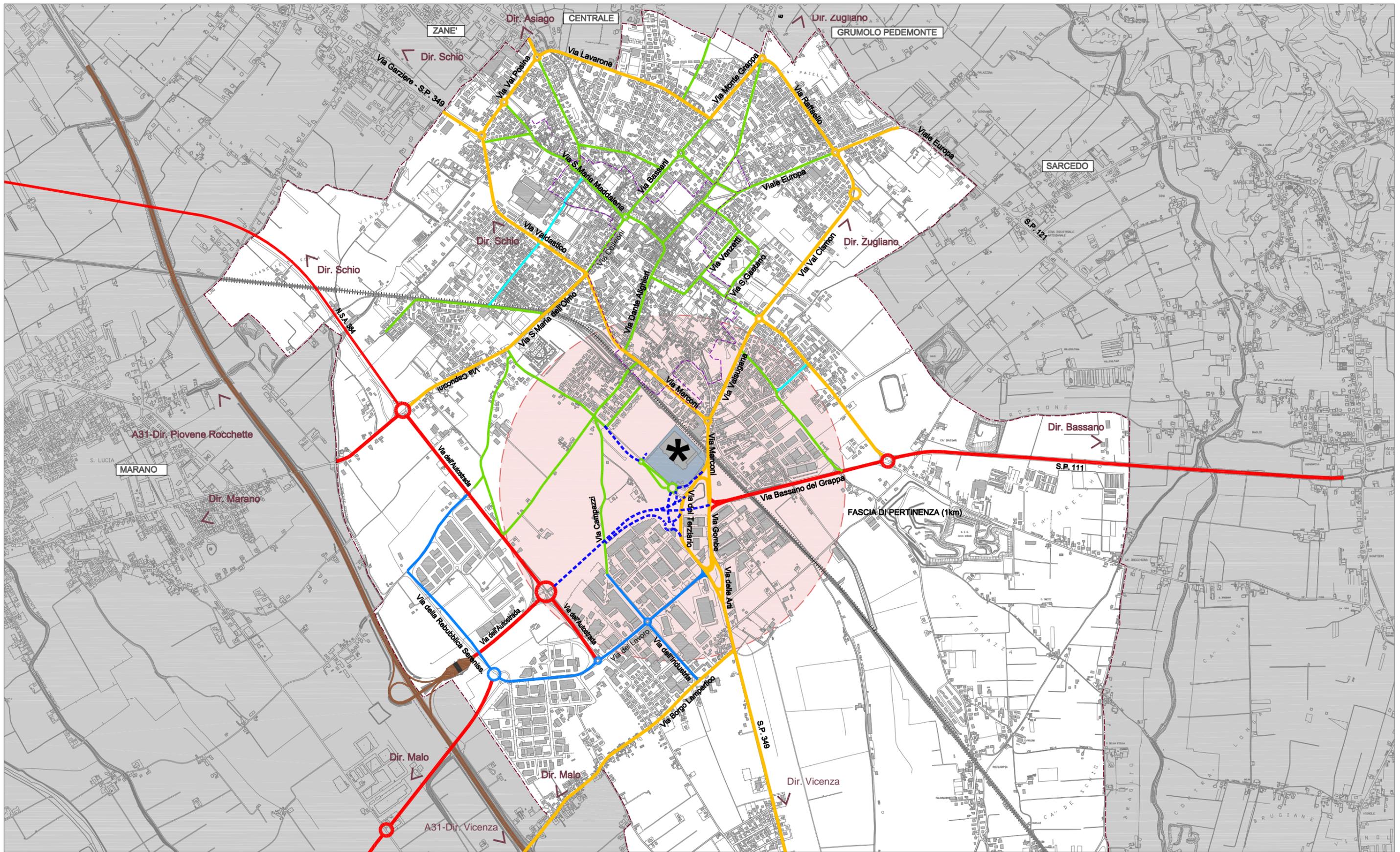


Figura 3-7 Rotatoria via Valsugana e via Marconi



Figura 3-8 Rotatoria viabilità di accesso al casello autostradale



Legenda

	confine comunale		autostrada		viabilità locale intrazonale		ferrovia
	perimetro centro storico		viabilità extraurbana		viabilità zona industriale		viabilità locale
	Centro Commerciale		viabilità interquartierale		viabilità di progetto		
	fascia di pertinenza		viabilità di quartiere				

**Studio impatto viabilistico ampliamento
Centro Commerciale "Carrefour" (Comune di Thiene)**

NETMOBILITY
NetMobility s.r.l.
 37135 VERONA - Via Morgagni, 24
 tel/fax +39 045 8250176

TAVOLA DI ANALISI
 CLASSIFICA FUNZIONALE DELLE STRADE
 PGTU VIGENTE

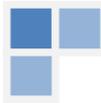
sc. a vista

tavola

3.3

Aprile 2019





3.4.2 La viabilità di progetto

Di sicuro interesse per l'area di studio è la previsione del miglioramento del collegamento fra la SP 111 nuova Gasparona e il casello A31. È un'opera prevista sia nel P.T.C.P. della provincia di Vicenza, approvato con Deliberazione di Giunta della Regione del Veneto n. 708 del 02/05/2012, recepita dai vigenti Piano di Assetto del Territorio e Piano degli Interventi del Comune di Thiene.

Allo stato attuale il progetto denominato "RIQUALIFICAZIONE DEI COLLEGAMENTI VIARI TRA IL CASELLO DELL'AUTOSTRADA A31 DI THIENE E LA S.P. NUOVA GASPARONA", con proponente Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., è oggetto di procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A.. Per tale motivo capitolo 9 sarà introdotta un'analisi degli effetti di cumulo indotti dalla sovrapposizione dei due interventi.

Il progetto prevede un prolungamento della Strada provinciale da via Gombe, ove oggi termina, sino alla rotonda afferente al casello autostradale, con de livellamento della direttrice principale che viene portata in trincea per sottopassare l'attuale sistema di circolazione ad anello, che permane nella sua configurazione. I due elementi vengono messi connessione per mezzo di rampe sul lato ovest (a sud dell'area commerciale).

I benefici indubbi di tale intervento sono ascrivibili a:

1. fluidificazione e messa in sicurezza del nodo viario di via Gombe/via del Terziario, agevolando le connessioni di rango locale, fra comuni limitrofi e zona industriale, lungo la SP 349
2. miglioramento delle connessioni di rango sovracomunale, in particolare con la Pedemontana Veneta, l'A31, il polo ospedaliero unico di Santorso.

È inoltre in avanzata fase di realizzazione (vedi Figura 3-9) la "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta", arteria che una volta completa servirà a congiungere l'area vicentina a quella trevigiana, interessando in particolare l'ambito territoriale della valle dell'Agno, tra Montecchio Maggiore e Castelgomberto, e della zona pedemontana veneta, tra Malo e Bassano del Grappa in provincia di Vicenza e tra S. Zenone degli Ezzelini, Montebelluna e Spresiano in provincia di Treviso. In territorio di Thiene, essa si connette alla citata provinciale 111 presso il casello di Breganze.

A giugno 2019 (successivamente alla consegna della prima versione del presente studio) è stata inaugurata la tratta A31-Breganze, il cui effetto, non ancora misurato potrebbe essere quello di depotenziare l'ultimo tratto di SP 111 nuova Gasparona, verso il casello di Thiene.

Il combinato degli interventi descritti potrà avere un impatto di riduzione dei flussi veicolari che interessano oggi l'anello viabilistico descritto nel paragrafo precedente, determinando un netto miglioramento del livello di servizio degli assi coinvolti.