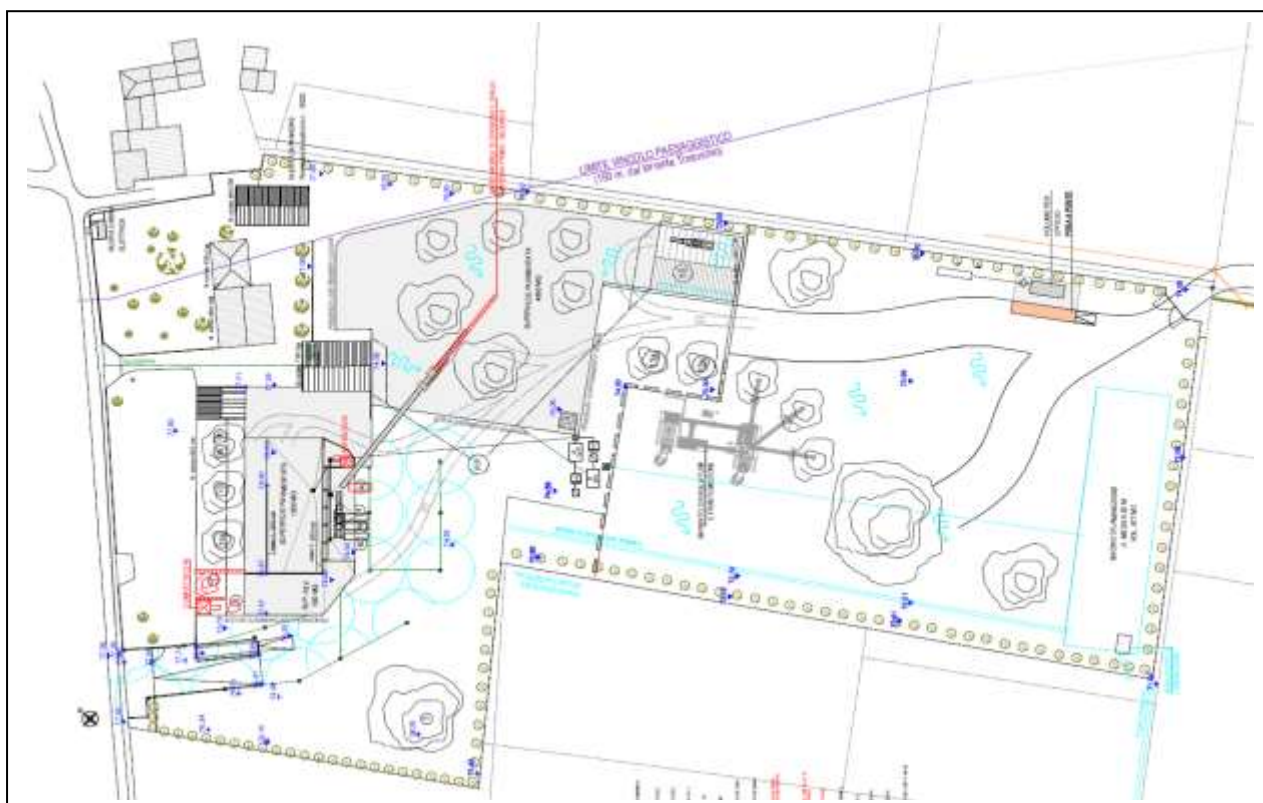


**COMUNE DI ISOLA VICENTINA
PROVINCIA DI VICENZA**

**IMPIANTO DI MESSA IN RISERVA E RECUPERO DI RIFIUTI INERTI DA
SCAVI E DEMOLIZIONE NON PERICOLOSI – VARIANTE SOSTANZIALE
in Comune di Isola Vicentina (VI)**



RELAZIONE DI IMPATTO SULLA MOBILITA'

PROPONENTE: BARBIERI s.r.l.

REDAZIONE: *Valutazione relativa all'Impatto sulla Mobilità*

OTTOBRE 2020

**CAROLLO INGEGNERIA
Progettazione & Consulenza**

Dott. Ing. Lisa Carollo

P.zza Ferrarin, 36

36016 Thiene (VI)

Tel. 0445 - 368066

Fax. 0445 - 382758

P.I.: 02981870245

CRLLSI74H54L157M

e-mail: info@carloloingegneria.com



IMPIANTO DI MESSA IN RISERVA E RECUPERO DI RIFIUTI INERTI DA SCAVI E DEMOLIZIONE NON PERICOLOSI –
VARIANTE SOSTANZIALE

in Comune di Isola Vic.na (VI)

Relazione relativa all'Impatto sulla Mobilità

INDICE

1.	INTRODUZIONE	2
2.	INQUADRAMENTO DELLA ZONA D'INTERVENTO	4
3.	DESCRIZIONE DEL PROGETTO	5
	INQUADRAMENTO TERRITORIALE E DESCRIZIONE DELLA RETE VIARIA ESISTENTE E DELLE INDAGINI SUI FLUSSI DI TRAFFICO	6
4.	PRINCIPALI RISULTANZE DELLE INDAGINI	8
5.	POTENZIALI FONTI DI IMPATTO, STIMA DEGLI STESSI E CONCLUSIONI DELLE PRIME CONSIDERAZIONI	9
6.	VERIFICA DELLA CAPACITA' DELLA RETE VIARIA ESISTENTE	10

IMPIANTO DI MESSA IN RISERVA E RECUPERO DI RIFIUTI INERTI DA SCAVI E DEMOLIZIONE NON PERICOLOSI –
VARIANTE SOSTANZIALE

in Comune di Isola Vic.na (VI)

Relazione relativa all'Impatto sulla Mobilità

1. INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce la relazione sull'impatto della viabilità dovuto alla variante sostanziale dell'impianto di messa in riserva e recupero di rifiuti inerti da scavi e demolizione non pericolosi in comune di Isola Vicentina (VI) a nome della ditta Barbieri srl.

Al fine di affrontare, nel modo più ampio possibile, le potenziali relazioni tra il progetto proposto e il sistema ambientale di riferimento, soprattutto per quel che attiene il tema dell'impatto eventuale sulla viabilità, si è scelto di adottare la normativa dell'art. 19 della L. R. 13 agosto 2004, n. 15 "Norme di programmazione per l'insediamento delle attività nel Veneto" conformemente all'allegato "A" alla DGR n. 569 del 25 febbraio 2005 "Disposizioni attuative dell'art. 19 della legge regionale 13 agosto 2004, n. 15 – prescrizioni relative agli elaborati tecnici in ordine alla viabilità e al traffico", in quanto non ci sono normative specialistiche in merito, andando ad effettuare uno screening semplificato che ha portato a delle valutazioni preliminari dell'impatto stesso.

Quest'ultima valutazione, preventiva, che si pone a monte dell'elaborazione di uno Studio di Impatto Ambientale (SIA) vero e proprio, è volta a verificare se le caratteristiche del progetto possano produrre particolari tipologie di impatto ambientale, in questo caso mirate alle infrastrutture viarie ed al loro carico.

Lo Screening valuta in modo aggregato le fasi temporali di cantiere, esercizio e post esercizio.

Nel caso in oggetto le caratteristiche progettuali sono legate alla fase di cantiere e in modo più sostanziale a quella di esercizio, in virtù del fatto che vi sarà un ampliamento dell'attività, e vi saranno modifiche legate all'aumento dei consumi previsti a seguito del/dei nuovo/i insediamenti, sia in termini di emissioni in atmosfera, scarichi idrici e rumore, nonché, appunto, per l'aumento del traffico indotto.

La valutazione del livello di servizio avverrà secondo il metodo dell'Highway Capacity Manual (HCM, 2000), ove il livello di servizio è una misura della qualità della circolazione e viene contraddistinto con lettere che si collocano su una scala che va da A, indice di circolazione libera, a F, indice di congestione.

ooo

La ditta **Barbieri srl** con sede legale a Isola Vicentina in Via S. Marco 18/b è nata come ditta di trasporto conto terzi ma da anni opera nel settore della costruzione e manutenzione delle strade. Dal 2004 ha ampliato la propria attività con la creazione di un impianto per la messa in riserva e recupero di rifiuti speciali non pericolosi (inerti da scavo e demolizioni) nella strada a poca distanza dalla sede originaria.

L'impianto occupa attualmente un'area di proprietà della ditta Barbieri srl che è censita catastalmente al foglio n. 5 del **Catasto terreni** del Comune di Isola Vicentina, mappali nn. 180 (10.940 mq) 208 (6.190 mq) 184 (1.572) 196 (1.878 mq) 185 (1.415 mq) 104 (156 mq) 297 (500 mq) 296 pp (4300 mq) per una superficie totale di 26.951 mq.

IMPIANTO DI MESSA IN RISERVA E RECUPERO DI RIFIUTI INERTI DA SCAVI E DEMOLIZIONE NON PERICOLOSI –
VARIANTE SOSTANZIALE

in Comune di Isola Vic.na (VI)

Relazione relativa all'Impatto sulla Mobilità

Da un punto di vista urbanistico, in seguito alla Variante n. 8 del Piano degli Interventi, la zona è identificata nel **P.R.G.** come *Area per attrezzature di interesse comune* ed in particolare *Area riservata ad impianti tecnologici (codice n. 69)*.

L'area rientra in classe III (*Aree di tipo misto*) da **Piano di Classificazione Acustica**.

Dal punto di vista vincolistico, l'intervento non interessa l'area soggetta a Vincolo Paesaggistico (D. Lgs 42/2004 per i corsi d'acqua) determinato dalla presenza del Torrente Timonchio a 150 m.

Si ricorda che i *rilievi di traffico - qualora non disponibili in forma aggiornata ed esaustiva c/o l'Ente proprietario della/e strada/e - dovranno essere effettuati sotto la direzione di tecnici abilitati e da questi sottoscritti.*

A tale scopo la proprietà del sito, ossia la ditta Barbieri srl, in itinere di rilascio dell'autorizzazione, incaricava, la sottoscritta Ing. Lisa Carollo con Studio in Thiene (VI), di svolgere questo adempimento amministrativo.

IMPIANTO DI MESSA IN RISERVA E RECUPERO DI RIFIUTI INERTI DA SCAVI E DEMOLIZIONE NON PERICOLOSI –
VARIANTE SOSTANZIALE

in Comune di Isola Vic.na (VI)

Relazione relativa all'Impatto sulla Mobilità

2. INQUADRAMENTO DELLA ZONA D'INTERVENTO

La zona di indagine è ubicata in Comune di Isola Vicentina (VI).

L'area ha forma irregolare, trapezoidale ed attualmente è utilizzata dalla ditta Barbieri srl come *Impianto di smaltimento e recupero di rifiuti non pericolosi*.

Da un punto di vista urbanistico, in seguito alla Variante n. 8 del Piano degli Interventi, la zona è identificata nel **P.R.G.** come *Area per attrezzature di interesse comune*.

L'ortofoto sottostante descrive bene il contesto oggetto d'intervento.



Nell'ortofoto riportata si può vedere la localizzazione dell'area di intervento in relazione all'attuale contesto viabilistico locale.

IMPIANTO DI MESSA IN RISERVA E RECUPERO DI RIFIUTI INERTI DA SCAVI E DEMOLIZIONE NON PERICOLOSI –
VARIANTE SOSTANZIALE

in Comune di Isola Vic.na (VI)

Relazione relativa all'Impatto sulla Mobilità

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'impianto è autorizzato all'esercizio con Determina della Provincia di Vicenza n. 232 del 08-09-2019
I quantitativi massimi di rifiuti gestiti dall'impianto sono così suddivisi:

- quantità massima annua di rifiuti in stoccaggio (in ingresso): 29.500 t
- quantità massima istantanea di rifiuti in stoccaggio (in ingresso): 2.540 t
- quantità massima di rifiuti in stoccaggio (prodotti dall'attività): 20,8 t
- quantità massima giornaliera di rifiuti sottoposti a trattamento: 108 t
- quantità massima annua di rifiuti sottoposti a trattamento: 29.500 t

I mezzi che trasportano i rifiuti accedono ora dalla strada asfaltata posta a Sud; appena entrati nella proprietà Barbieri incontrano la pesa a ponte (Scia 42/2017 n. 7899); successivamente, a seconda del rifiuto trasportato, i mezzi seguiranno percorsi diversi.

Le modifiche sostanziali che la ditta intende apportare all'impianto di rifiuti in oggetto sono:

- a) Installazione dell'impianto di separazione del polistirolo (SOFFIATORE);
- b) Installazione del compattatore del polistirolo (COMPATTATORE);
- c) Inserimento di un nuovo cassone per accumulo del polistirolo estratto dal separatore prima della compattazione (4C);
- d) Realizzazione di muro mobile di separazione alto 5 metri per dividere il materiale derivante dalla lavorazione dei CER 101311, 170101, 170202, 170103, 170107,170904, in fatti una volta raggiunta una volumetria stimata intorno ai 6000 mc, il nastro brandeggiante sarà spostato per realizzare un nuovo cumulo, mentre il precedente verrà analizzato e caratterizzato come MPS e venduto/utilizzato dalla ditta nei propri cantieri. Il materiale analizzato e quello in attesa di analisi saranno quindi separati dal muro mobile in progetto;
- e) aumento quantità di recupero giornaliera (R5) dei CER 101311, 170101, 170202, 170103, 170107,170904 da 108 a 700 ton/giorno;
- f) aumento quantità R13 della messa in riserva del CER 170302 asfalto a 400 a 700 ton;
- g) inserimento nuovo codice CER 170802 per cui si prevede la messa in riserva (R13) di massimo 45 ton.
- h) aumento di 585 mq della superficie destinata all'impianto di trattamento rifiuti (superficie sottratta al confinante impianto di lavorazione inerti). Tale superficie viene aggiunta per agevolare le operazioni di manovra e non sarà interessata da attività di deposito e trattamento dei rifiuti e per questo rimarrà non pavimentata.

Il progetto in esame prevede la generazione di traffico veicolare commerciale pesante (autocarri) lungo la strada di accesso all'impianto pavimentata e sulla provinciale SP 49 "Capiterlina" – Via Scovizze.

IMPIANTO DI MESSA IN RISERVA E RECUPERO DI RIFIUTI INERTI DA SCAVI E DEMOLIZIONE NON PERICOLOSI –
VARIANTE SOSTANZIALE

in Comune di Isola Vic.na (VI)

Relazione relativa all'Impatto sulla Mobilità

Accessi e recessi all'area, sia per quanto riguarda le merci che gli autoveicoli, avverranno direttamente dalla strada da e per l'impianto, senza necessità di modifiche a carico della viabilità esistente, in quanto la stessa è **già ora caratterizzata da scarso traffico veicolare** e utilizzata ai fini produttivi solo in parte da altri insediamenti posti nell'imbocco della stessa (DHL).

Tutto il traffico riferito all'insediamento in oggetto sarà direzionato esclusivamente verso Sud sulla strada da e per l'impianto, per poi immettersi nella SP 49.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE E DESCRIZIONE DELLA RETE VIARIA ESISTENTE E DELLE INDAGINI SUI FLUSSI DI TRAFFICO

Per quanto riguarda la viabilità in ingresso e in uscita dalla proprietà verrà mantenuta l'attuale, come meglio specificato negli estratti delle tavole allegate al progetto.

La viabilità pubblica presente non subirà alcuna variazione; accesso e recesso dall'area oggetto del presente avverranno tramite gli attuali carrai in punti lontani da altre intersezioni e/o che possano arrecare rischio per la sicurezza.



IMPIANTO DI MESSA IN RISERVA E RECUPERO DI RIFIUTI INERTI DA SCAVI E DEMOLIZIONE NON PERICOLOSI –
VARIANTE SOSTANZIALE

in Comune di Isola Vic.na (VI)

Relazione relativa all'Impatto sulla Mobilità

Tutto il traffico riferito all'insediamento in oggetto sarà direzionato esclusivamente verso Sud sulla strada da e per l'impianto, per poi si immettersi nella SP 49.

Conformemente alle prescrizioni dell'allegato "A" alla DGR n. 569 del 25 febbraio 2005, nelle giornate di **mercoledì 14 ottobre 2020** e **giovedì 15 ottobre 2020**, sono stati eseguiti i conteggi riportati a seguire, in corrispondenza della sezione stradale scelta ed evidenziata nelle foto sottostanti; si sono inoltre riportate a seguire le tabelle compilate da parte dei 2 rilevatori che hanno eseguito il campionamento in continuo nella sezione di riferimento.



Vista della sezione dalla viabilità minore verso Sud all'imbocco della SP 49.

IMPIANTO DI MESSA IN RISERVA E RECUPERO DI RIFIUTI INERTI DA SCAVI E DEMOLIZIONE NON PERICOLOSI –
VARIANTE SOSTANZIALE

in Comune di Isola Vic.na (VI)

Relazione relativa all'Impatto sulla Mobilità

4. PRINCIPALI RISULTANZE DELLE INDAGINI

Ai sensi del punto 3.4 “impatto di viabilità” (art. 19) L. Reg. 13 agosto 2004, n. 15 “Norme di programmazione per l’insediamento di attività nel Veneto” – circolare esplicativa – “ si è svolto un rilievo dalle ore 7.15 alle 8.30 di mercoledì 14 ottobre 2020 e dalle 11.30 alle 12.30 di giovedì 15 ottobre 2020, rilevando in continuo nell’arco dell’ora.

Vengono di seguito riportati i quadri riassuntivi dei risultati delle indagini dei flussi di traffico diurno dei campionamenti, con evidenziate le ore di punta mattinali e pomeridiane, sapendo che la tipologia di attività coinvolta vede i transiti concentrati in queste due fasce poiché a sua volta legati alle dinamiche di cantiere ordinarie: normalmente il rifiuto si scarica il mattino (carico della sera) e prima di pranzo, ossia all’avvio delle lavorazioni di cantiere e prima della pausa pranzo.

SEZIONE 1 - DIREZIONE NORD

RILEVAMENTO - MERCOLEDI' 14 OTTOBRE 2020

ora	Auto	Commerciali leggeri	Commerciali pesanti	Auto-articolati	Bus	Moto	Bici	Veicoli/ora
07.15-08.30	4	3	3	2		2	6	20

SEZIONE 1 - DIREZIONE SUD

RILEVAMENTO - MERCOLEDI' 14 OTTOBRE 2020

ora	Auto	Commerciali leggeri	Commerciali pesanti	Auto-articolati	Bus	Moto	Bici	Veicoli/ora
07.15-08.30		1	6	1				8

SEZIONE 1 - DIREZIONE NORD

RILEVAMENTO – GIOVEDI' 15 OTTOBRE 2020

ora	Auto	Commerciali leggeri	Commerciali pesanti	Auto-articolati	Bus	Moto	Bici	Veicoli/ora
11.030-12.30	5	2	5	3		1	3	19

SEZIONE 1 - DIREZIONE SUD

RILEVAMENTO – GIOVEDI' 15 OTTOBRE 2020

ora	Auto	Commerciali leggeri	Commerciali pesanti	Auto-articolati	Bus	Moto	Bici	Veicoli/ora
11.30-12.30	4		7	3				14

5. POTENZIALI FONTI DI IMPATTO, STIMA DEGLI STESSI E CONCLUSIONI DELLE PRIME CONSIDERAZIONI

A fronte delle rilevazioni sullo stato di fatto riportate al capitolo precedente, l'intervento che si intende effettuare, comporta già un carico verificato in fase di redazione di programmazione urbanistica iniziale.

Si va comunque ad ipotizzare un parziale aumento dell'utenza indotta dalla presenza di questa attività che è stata valutata secondo i criteri riportati al livello di eventuale congestione della viabilità esistente.

La valutazione del livello di servizio avviene secondo il metodo dell'Highway Capacity Manual (HCM, 2000), ove il livello di servizio è una misura della qualità della circolazione e viene contraddistinto con lettere che si collocano su una scala che va da A, indice di circolazione libera, a F, indice di congestione. Il livello di servizio viene associato al tempo medio di attesa (sec) secondo la tabella seguente:

t_m (s)	LOS
< 10	A
10 - 15	B
15 - 25	C
25 - 35	D
35 - 50	E
> 50	F

Tabella 2. Il livello di servizio e tempo medio di attesa (sec)

Vengono generalmente ritenuti accettabili dei LOS compresi tra A e C.

La stima di massima teorica dei volumi di traffico totali orari prodotti nell'ora di punta e ora media dalla struttura risulta normalmente dalla moltiplicazione di un coefficiente, desumibile da dei precisi coefficienti e dal valore dell'area occupata in metri quadrati dalla struttura che si prevede di insediare. Nel nostro caso, però, riteniamo che tale modello NON sia applicabile in quanto si tratta di attività di natura altra dalle strutture prettamente commerciali.

Il traffico dei mezzi pesanti attratto (ingressi) e generato (uscite) allo stato attuale, è stato valutato sulla base di distribuzioni osservate in casi analoghi esistenti e confrontato con il rilievo dei flussi disponibile sulla strada da e per l'impianto. I livelli di traffico sono assai scarsi: si tratta di circa una decina di veicoli di traffico generato dagli addetti nelle ore di punta.

6. VERIFICA DELLA CAPACITA' DELLA RETE VIARIA ESISTENTE

A tale scopo si riporta, di seguito, la tabella dello studio citato che fornisce una scheda parametrica di sintesi per l'immediata lettura del rapporto tipologia della strada (ai sensi delle norme CNR) – flusso veicolare ammesso (80% del flusso totale di saturazione per senso di marcia).

VIABILITA' ORDINARIA				
Tipologia della strada	Tipo CNR	N° corsie/senso	Larghezza della strada(*)	Flusso ammesso (veic/h per senso)
A carreggiate separate	III°	2	18.60 m	2.400
A destinazione particolare	A	2	17.00 m	2.400
S.S. tipo	IV°	1	10.50 m	1.200
S.S. – S.P.	V°	1	9.50 m	1.200
S.P.	VI°	1	8.00 m	960

(*) C.N.R. Bollettino Ufficiale (Norme Tecniche) n° 78/80

Considerando che la strada su cui si andrà ad incidere è una strada privata e ciò che interessa è evidenziare l'accessibilità all'area dalle principali vie di comunicazione, in primis la SP49, si sono sommati, nell'ipotesi più gravosa, il numero di veicoli transitanti verso la strada da e per l'impianto che è pari a 20 veicoli/ora nella sezione 1 il giorno mercoledì 14 ottobre 2020, dalle ore 07.15 alle 08.30 in direzione Nord.

Tale valore è comunque inferiore ed **insignificante** rispetto al limite ammesso di 1.200 veicoli/ora per una strada di tipo V°, secondo quanto riportato nella sopra citata tabella.

Sapendo che l'attività attuale vede coinvolti circa massimi 10 transiti/ora nelle ore di punta e preposte a tale tipologia di attività, la stima del carico veicolare ad ampliamento eseguito, valutata di circa 15 veicoli/ora non inciderà sulla capacità sia della strada da e verso l'impianto, sia sulla SP 49 che conserva ancora ampio margine in relazione ai veicoli ammessi per una strada della sua categoria: l'incrocio NON presenta problematiche legate all'immissione.

La situazione di traffico indotta stimata (traffico d'auto), a fronte dell'ampliamento dell'attività è nulla.

In conclusione, pertanto, la rete viaria esistente è più che idonea a sopportare il carico di traffico generato a seguito dell'ampliamento dell'attività oggetto del presente studio, tenuto anche conto che i flussi veicolari generati, non sono costanti nella varie fasce orarie.

IMPIANTO DI MESSA IN RISERVA E RECUPERO DI RIFIUTI INERTI DA SCAVI E DEMOLIZIONE NON PERICOLOSI –
VARIANTE SOSTANZIALE

in Comune di Isola Vic.na (VI)

Relazione relativa all'Impatto sulla Mobilità

Il livello di servizio che viene associato al tempo medio di attesa (sec) si stima rimanere di tipo A (LOS A).