

Studio di Impatto Viabilistico

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A.
Ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Impianto di recupero rifiuti speciali non pericolosi
Aumento quantitativi

RELATORE:

Arch. Roberta Patt



Roberta Patt

DATA

Giugno 2020

Patt Architetto Roberta

VIA DEI TEMPESTA, 3 31023 Resana (TV)
cell: +39 347 7412298

e-mail: architetto.robdatapatt@gmail.com



INDICE

1 IL CONTESTO TERRITORIALE.....	3
1.1 Premessa.....	3
1.2 Inquadramento territoriale	3
1.3 Descrizione della rete stradale di adduzione al sito	4
2 ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI	9
2.1 Metodologia di rilevazione	9
2.2 Analisi dei flussi veicolari rilevati	14
3 INDIVIDUAZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO.....	16
3.1 Traffico indotto attuale, futuro e distribuzione dei flussi	16
4 VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLA RETE VIARIA DI AFFERENZA.....	18
4.1 Metodologia di analisi	18
4.2 Verifica del livello di servizio dell'intersezione.....	20
4.3 Verifica del livello di servizio degli assi stradali	23
5 CONCLUSIONI	24

Riproduzione totale o parziale vietata

1 IL CONTESTO TERRITORIALE

1.1 Premessa

L'attivazione, l'ampliamento e il trasferimento di attività produttive generalmente rende le aree industriali poli di origine e destinazione di nuovi spostamenti con la conseguente variazione dei flussi veicolari sulla rete stradale circostante, sia come intensità che come modalità.

La presente relazione, nell'ambito della *“Richiesta di integrazioni ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., pervenuta da parte della Provincia di Vicenza – Area servizi al cittadino e al territorio – Settore Ambiente – Servizio VIA-VAS-Rifiuti con Prot. n. 21718”*, ha lo scopo di analizzare l'impatto viabilistico generato dall'ampliamento di un'attività produttiva che opera nel settore del recupero e nella lavorazione delle materie plastiche.

Trattasi della ditta ESSE EMME PLAST S.r.l., con sede in Via del Lavoro n. 3 nel Comune di Asigliano Veneto (VI), la quale per motivazioni legate sia a strategie di mercato, sia ad una gestione più razionale del ciclo produttivo ed una revisione degli impianti, manifesta l'intenzione sia di implementare le attività di recupero inserendo nuovi macchinari, aumentando le tipologie dei rifiuti classificati non pericolosi e il quantitativo di rifiuti accettabile in impianto sino ad un massimo di 30.000 tonnellate/anno, sia di aumentare la quantità massima stoccata di rifiuti, per un massimo di 750 tonnellate di rifiuti di cui 625 in messa in riserva e 125 di rifiuti prodotti.

Il presente Studio, finalizzato a definire il livello di servizio delle infrastrutture viarie di afferenza all'attività produttiva, sarà caratterizzato dai seguenti approfondimenti:

- descrizione delle principali tratte stradali limitrofe all'ambito di intervento;
- definizione della geometria delle tratte stradali interessate dall'attività produttiva;
- indagine e rappresentazione dei flussi di traffico diurno per fasce orarie (06:00-18:00) divise per intervalli di 60 minuti, in un giorno infrasettimanale tipo, con evidenziazione dell'ora di punta;
- stima dei veicoli indotti attuali e generati dall'intervento;
- studio, analisi e verifica funzionale dettagliata dei nodi e delle intersezioni eseguita secondo i principi della “Teoria e Tecnica della Circolazione”.

1.2 Inquadramento territoriale

L'ambito oggetto di intervento si trova nel Comune di Asigliano Veneto, posto ai piedi dei Colli Berici, nel quadrante meridionale della Provincia di Vicenza.

Il territorio comunale, che si estende su una superficie di circa 5 km², è caratterizzato da una connotazione prevalentemente agricola e presenta nella parte centrale del territorio una piccola zona industriale, all'interno della quale trova luogo l'attività produttiva interessata dall'intervento.



Figura 1.1 Inquadramento territoriale

1.3 Descrizione della rete stradale di adduzione al sito

La zona produttiva oggetto della presente valutazione, sita in comune di Asigliano Veneto, è ubicata in Via del Lavoro, una laterale della SP3 “Colognese”, che mette in collegamento la SP3 “Colognese” a Poiana Maggiore con Asigliano Veneto, con un percorso che si sviluppa per una lunghezza di 5,262 km.

L’asse stradale caratterizzato dalla SP3 “Colognese” consente di mettere in collegamento l’attività produttiva con il territorio delle limitrofe provincie di Padova e Verona.

Si ritiene pertanto, al fine di valutare le ricadute sul traffico generate dall'ampliamento dell'attività industriale, di analizzare la rete stradale di adduzione al sito, con un particolare approfondimento sulle caratteristiche degli assi e del nodo limitrofi.

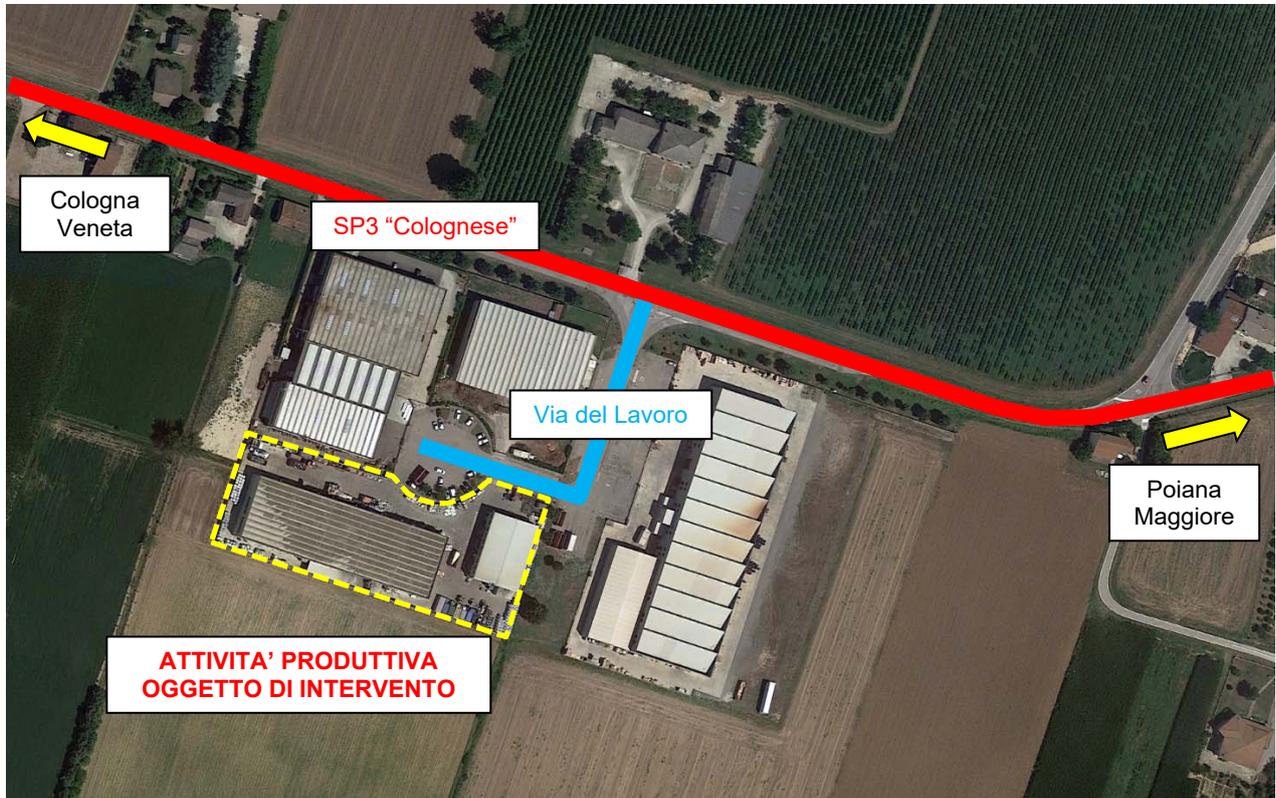


Figura 1.2 Inquadramento ambito oggetto di intervento

Di seguito si riporta una breve descrizione delle strade e dell'intersezione limitrofe all'ambito oggetto di intervento:

- SP3 "Colognese"

Rappresenta una delle principali direttrici stradali locali in quanto consente l'attraversamento est-ovest del territorio comunale.

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dell'asse stradale:

Numero corsie:	2
Senso di circolazione:	doppio senso
Larghezza carreggiata:	6,00 mt
Larghezza banchine:	0,30 mt

<i>Marciapiede a lato:</i>	assente
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente
<i>Area di sosta a lato:</i>	assente
<i>Illuminazione:</i>	assente



Figura 1.3 SP3 "Colognese" direzione est



Figura 1.4 SP3 "Colognese" direzione ovest

- Via del Lavoro

Rappresenta la viabilità di accesso alla zona produttiva in cui si trova l'attività oggetto di intervento. Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dell'asse stradale:

<i>Numero corsie:</i>	2
<i>Senso di circolazione:</i>	doppio senso
<i>Larghezza carreggiata:</i>	3,00 mt
<i>Larghezza banchine:</i>	0,00 mt
<i>Marciapiede a lato:</i>	presente ambo i lati
<i>Pista ciclabile a lato:</i>	assente
<i>Area di sosta a lato:</i>	presente su un lato stradale
<i>Illuminazione:</i>	presente



Figura 1.5 Via del Lavoro

- Intersezione a raso tra la SP3 “Colognese” e Via del Lavoro

Tale intersezione stradale permette il collegamento della zona produttiva con la viabilità di interesse provinciale. Si tratta di un'intersezione a T dove la direttrice principale è rappresentata dalla SP3 “Colognese” con direzione est-ovest, mentre la direttrice secondaria è rappresentata da Via del Lavoro con direzione nord-sud.

Lungo la direttrice principale, per agevolare le manovre di ingresso ed egresso dall'area produttiva, sono presenti anche due corsie, una di decelerazione ed una di accelerazione
Si osserva che il ramo di Via del Lavoro, per l'immissione sulla SP3 "Colognese" presenta una doppia corsia: una per la svolta a destra e una riservata alla svolta a sinistra.
L'intersezione, infine, risulta pavimentata e dotata di illuminazione pubblica.



Figura 1.6 Ortofoto Intersezione a raso tra la SP3 "Colognese" e Via del Lavoro



Figura 1.7 Vista Intersezione a raso tra la SP3 "Colognese" e Via del Lavoro

2 ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI

2.1 Metodologia di rilevazione

Per la ricostruzione del quadro conoscitivo attuale è stata organizzata una campagna di rilievi sulla viabilità oggetto di verifica.

In ottemperanza alla richiesta di integrazioni da parte della Commissione V.I.A. sono state effettuate rilevazioni di traffico prendendo in esame un giorno infrasettimanale tipo in cui l'attività oggetto di studio risulta operativa.

A tal fine il rilievo dei dati di traffico è stato effettuato nella giornata di martedì 16 giugno 2020, analizzando le singole manovre di svolta in corrispondenza dell'intersezione tra la SP3 "Colognese" e Via del Lavoro.

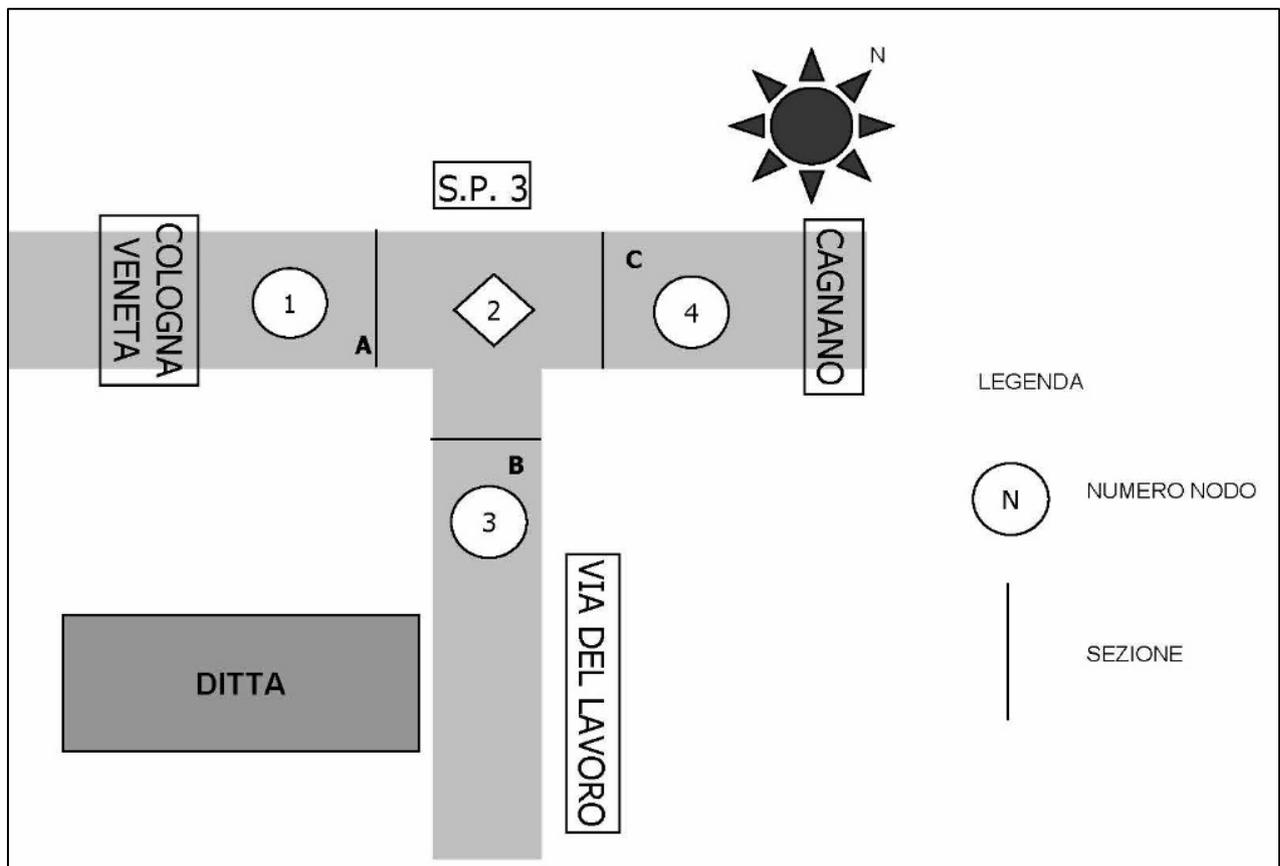


Figura 2.1 Identificazione del nodo e delle sezioni di rilievo dei dati di traffico

Sono stati conteggiati i transiti nelle varie sezioni dell'intersezione, su intervalli di 60 minuti, nella fascia oraria 06:00 – 18:00, distinti secondo la seguente classificazione veicolare:

- autovetture;

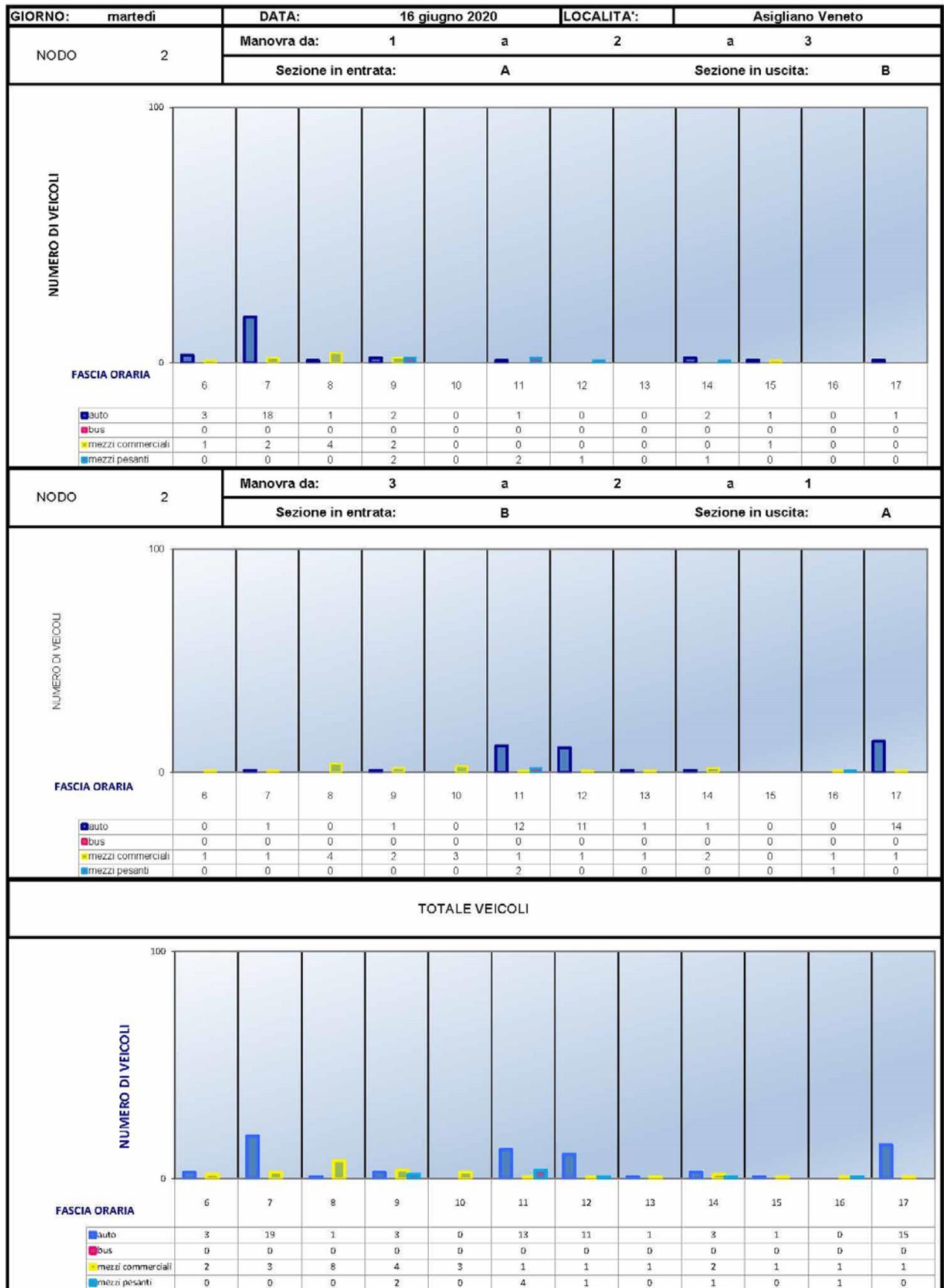
- autobus;
- mezzi commerciali (furgoni ed autocarri leggeri);
- mezzi pesanti (rimorchi ed autotreni);

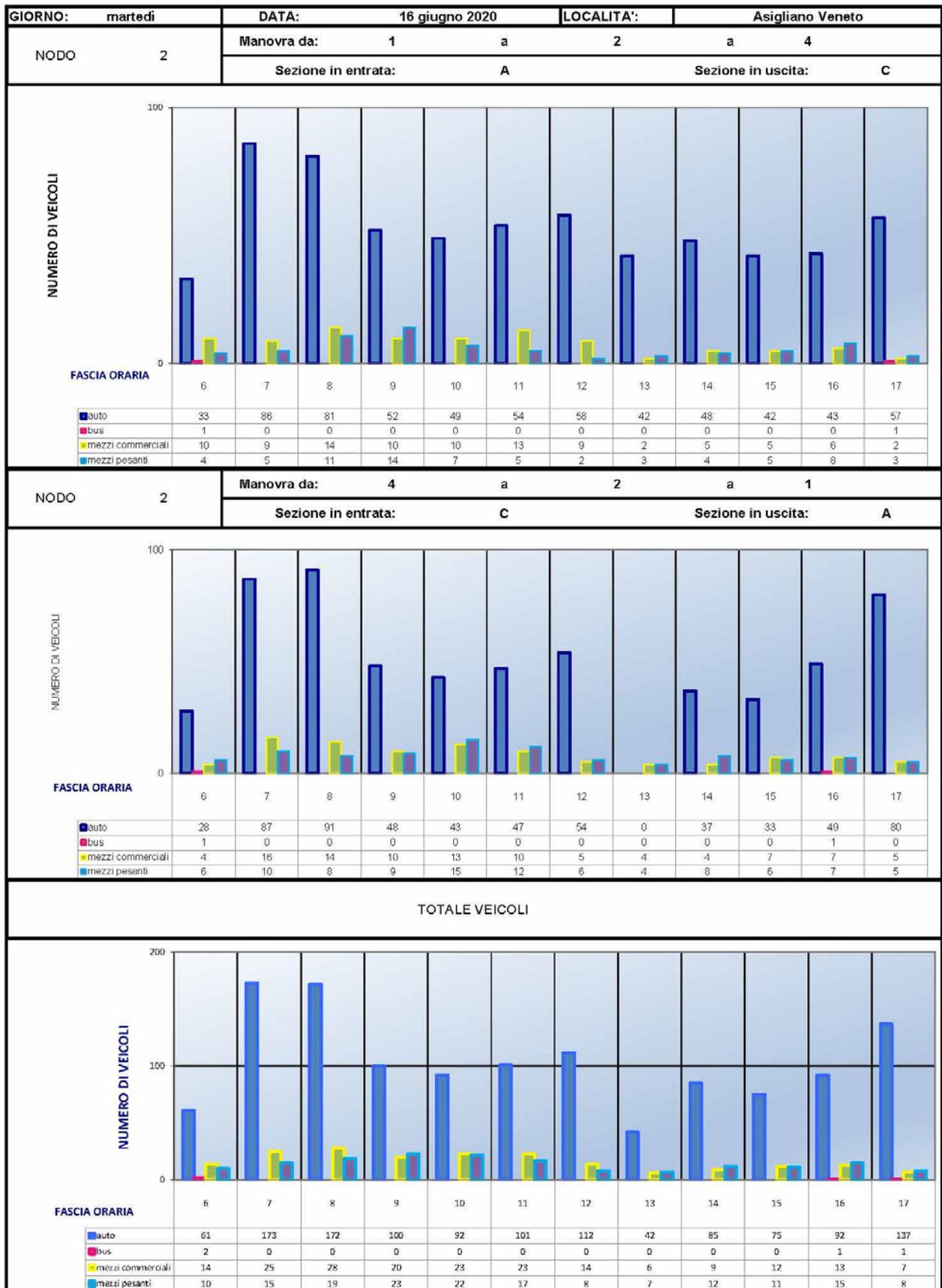
I dati raccolti, divisi per tipologia di automezzo, sono stati uniformati applicando appositi coefficienti di equivalenza; tale operazione si rende necessaria in quanto ogni veicolo, per le sue caratteristiche dimensionali e prestazionali, interferisce in modo proporzionale con la sede stradale e con il traffico.

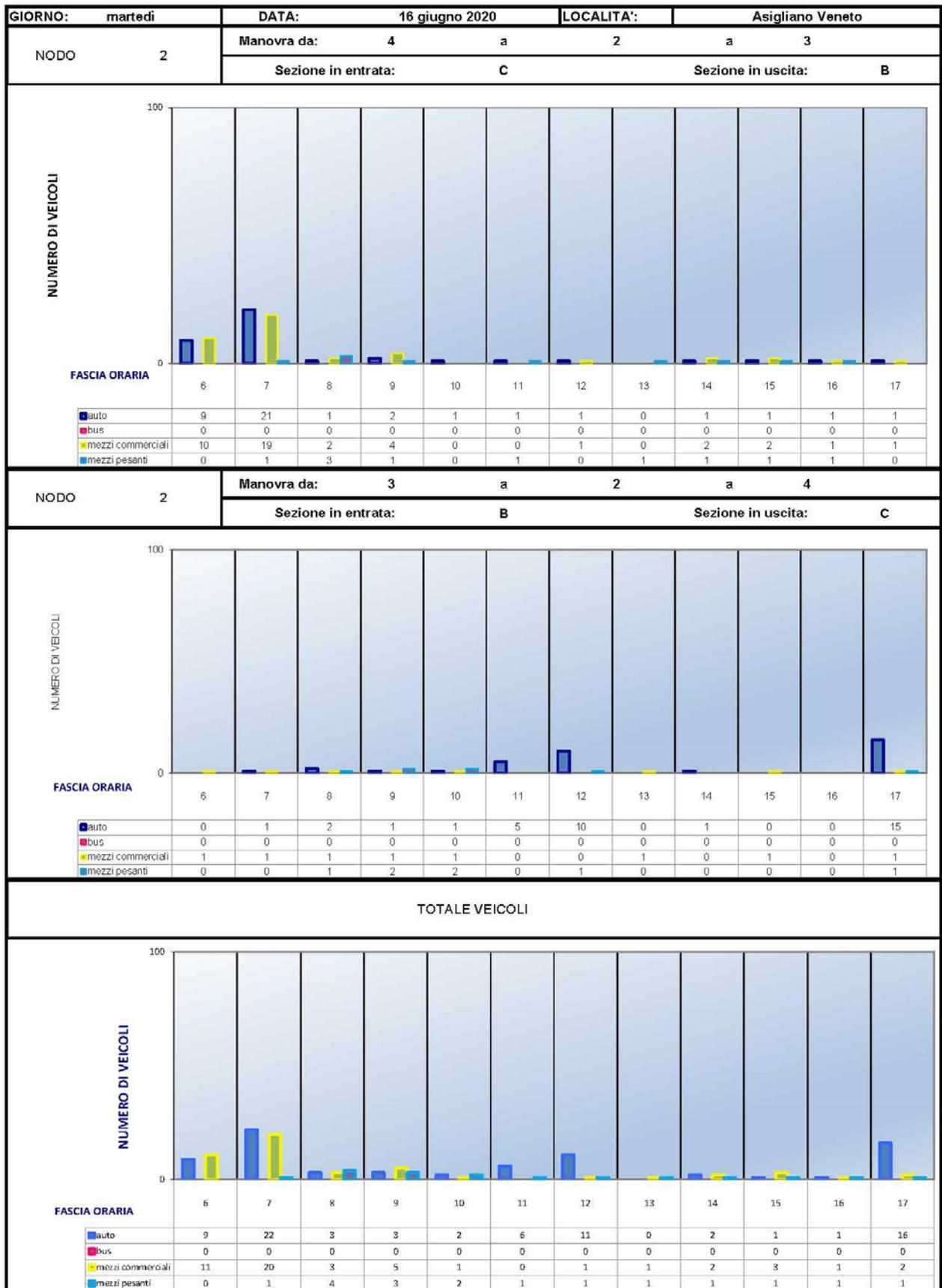
I coefficienti utilizzati sono i seguenti:

- 1 per le autovetture;
- 1,5 per i mezzi commerciali;
- 2 per i mezzi pesanti ed autobus.

I dati di traffico riportati nelle pagine successive, divisi per fasce orarie dalle 06:00 alle 18:00, identificano per ciascuna manovra il numero di veicoli transitanti per le sezioni e l'intersezione analizzata.







2.2 Analisi dei flussi veicolari rilevati

Analizzando i dati relativi a Martedì 16 giugno 2020, il picco giornaliero dei flussi transitanti sulla viabilità è stato rilevato tra le ore 07:00 e le ore 08:00, con 183 veicoli transitanti lungo la SP3 “Colognese” e provenienti da est, e con 131 veicoli transitanti lungo la medesima strada ma provenienti da ovest. Nell’ora di punta rilevata, invece, i flussi veicolari transitati su Via del Lavoro sono stati di 73 veicoli in ingresso e di 6 veicoli in uscita verso la SP3 “Colognese”.

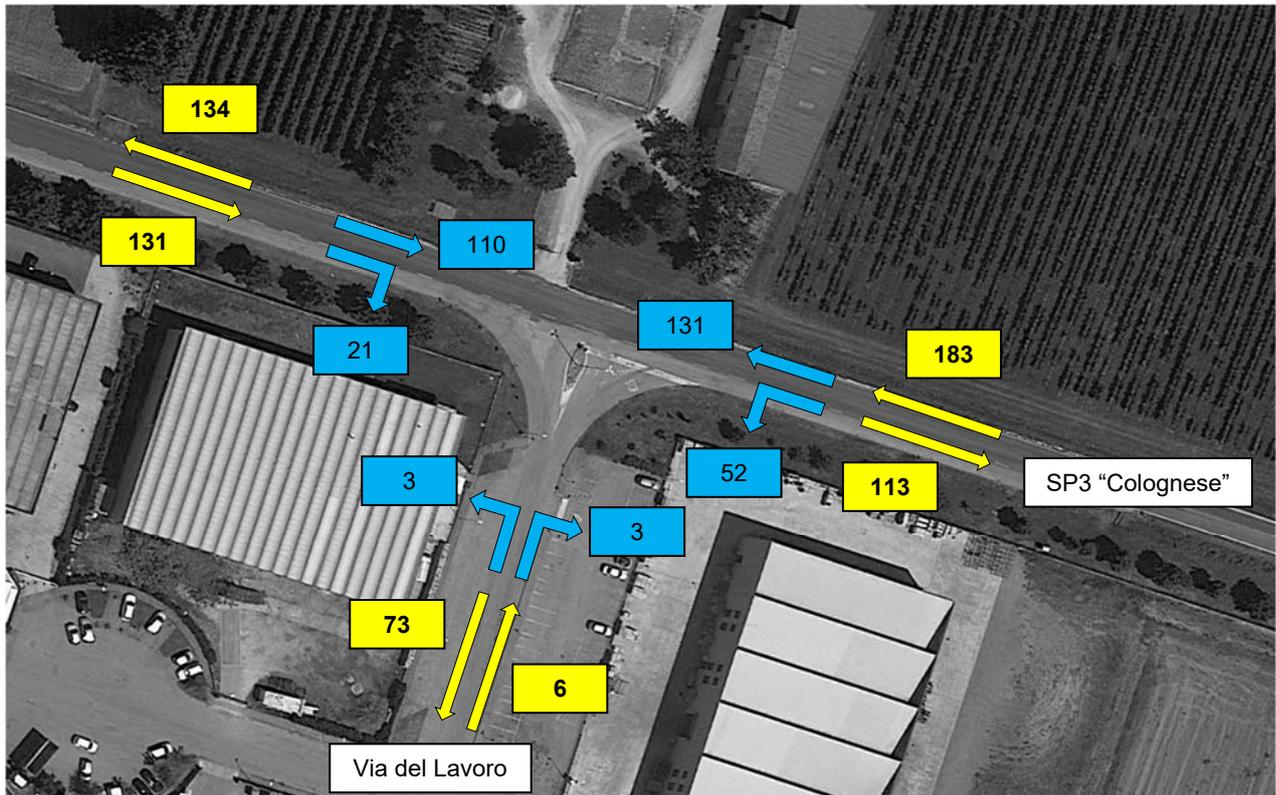


Figura 2.2 Volumi di traffico attuali registrati nell’ora di punta 07:00 – 08:00 (veicoli equivalenti)

Per quanto riguarda i volumi di traffico giornalieri registrati nell’arco temporale 06:00 – 18:00 è stato rispettivamente di 1046 veicoli transitanti lungo la SP3 “Colognese” e provenienti da est, e di 974 veicoli transitanti lungo la medesima strada ma provenienti da ovest, mentre i flussi veicolari transitati su Via del Lavoro sono stati di 169 veicoli in uscita dalla SP3 “Colognese” e di 126 veicoli in ingresso alla medesima via.

In tutta la giornata i veicoli che hanno impegnato l’intersezione sono stati 2146 con una media oraria di circa 179 veicoli/ora.

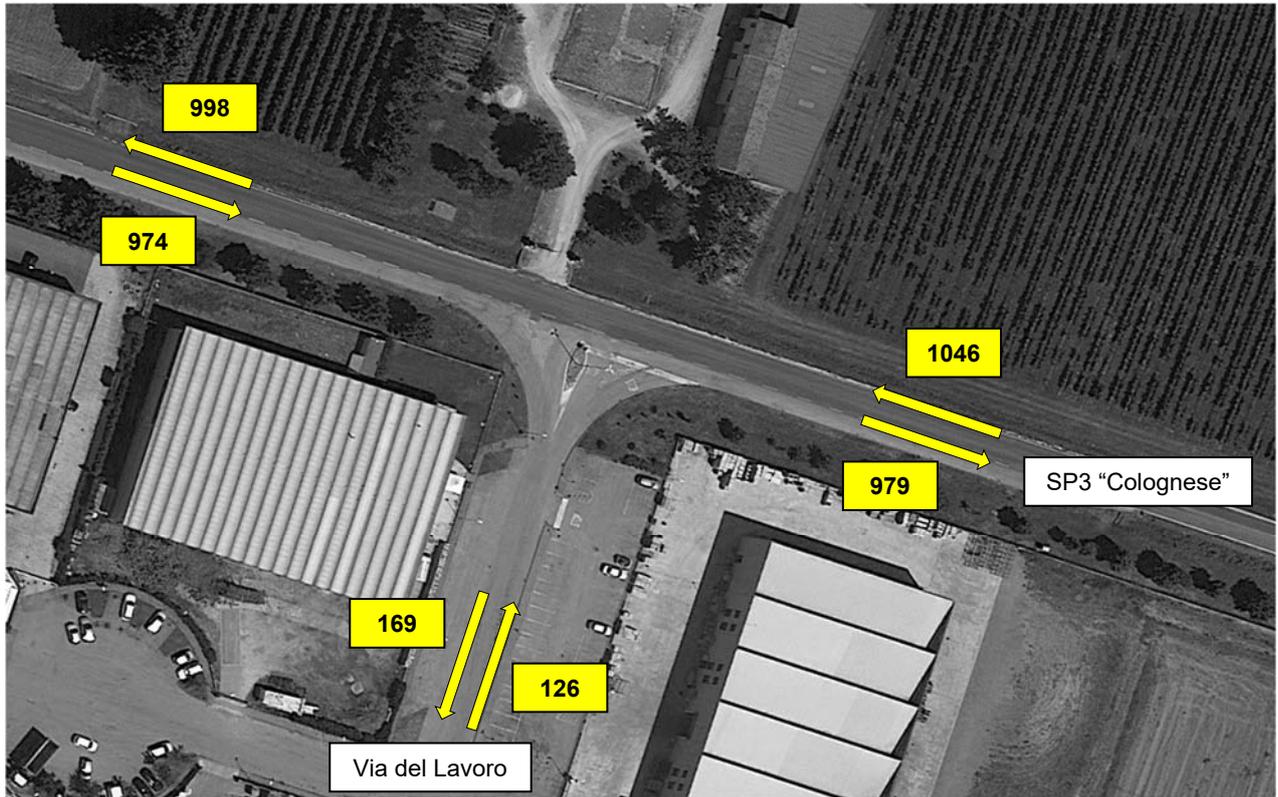


Figura 2.3 Volumi di traffico attuali registrati nell'arco temporale 06:00 – 18:00 (veicoli equivalenti)

3 INDIVIDUAZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO

3.1 Traffico indotto attuale, futuro e distribuzione dei flussi

Al fine di determinare il traffico indotto dall'ampliamento dell'attività produttiva, constato che in letteratura non vi sono indicazioni specifiche sulla determinazione dei volumi di traffico generati da tali interventi, si è ritenuto utile esaminare specificatamente quelle che sono le prospettive di crescita aziendale.

In tal caso si assume che la ditta ESSE EMME PLAST S.r.l. preveda un aumento dei dipendenti dai 15 attuali ai 19 futuri (+4) che lavorano in un arco temporale di 12 ore, dalle 06:00 alle 18:00. Prima di calcolare l'entità dei flussi indotti dall'ampliamento dell'attività produttiva si ritiene utile analizzare quale sia il carico veicolare generato dalla ditta nella configurazione corrente.

Si identificano allo stato attuale i seguenti veicoli indotti:

- n. 7 mezzi pesanti;
- n. 15 autoveicoli del personale dipendente.

La configurazione futura prevede un incremento del personale interno alla ditta, oltre che un aumento degli spostamenti dei mezzi pesanti, che si riassumono in:

- n. 19 mezzi pesanti;
- n. 4 autoveicoli del personale dipendente.

Ne consegue che il traffico indotto futuro totale legato all'attività in esame sarà pari a:

- n. 26 mezzi pesanti;
- n. 19 autoveicoli del personale dipendente.

Si assume, infine, che nella configurazione futura i mezzi pesanti in uscita dall'attività produttiva avranno presumibilmente le seguenti destinazioni:

- n. 17 mezzi pesanti verso SP3 dir. est;
- n. 9 mezzi pesanti verso SP3 dir. ovest.

In riferimento all'ora di punta identificata tra le ore 07:00 e le ore 08:00, ai fini della presente valutazione, sono stati considerati i seguenti indotti per i quali si assumono le relative zone di origine/destinazione:

- n. 2 mezzi pesanti con destinazione SP3 dir. est (17 mezzi / 12 h = 2 mezzi/h);
- n. 4 autoveicoli con provenienza SP3 dir. ovest (si ritiene il dato sovradimensionato ma impiegato ugualmente a scopo cautelativo).

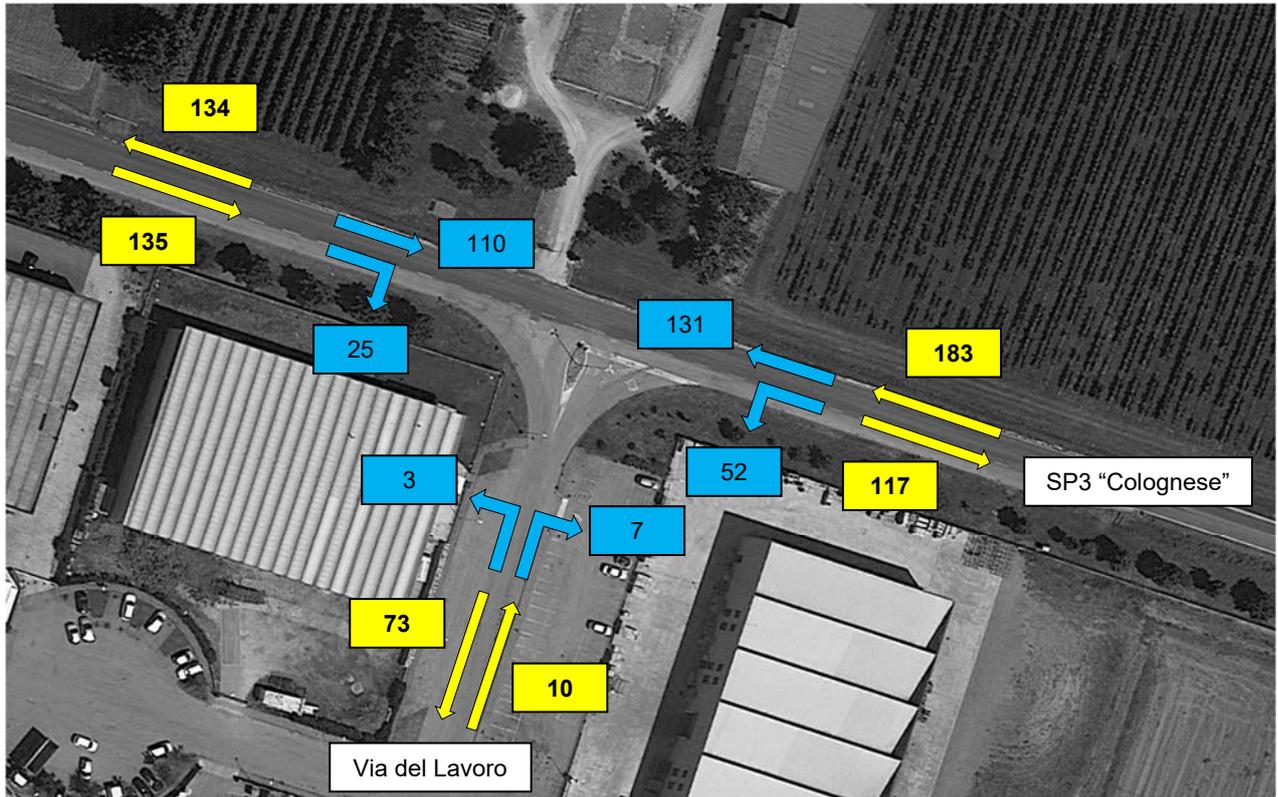


Figura 3.1 Volumi di traffico futuri stimati nell'ora di punta 07:00 – 08:00 (veicoli equivalenti)

4 VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLA RETE VIARIA DI AFFERENZA

4.1 Metodologia di analisi

La metodologia di analisi si basa sulla verifica del livello funzionale e trasportistico degli archi e dell'intersezione considerati, sia nella situazione attuale che nell'ipotesi futura connessa all'ampliamento dell'attività produttiva.

La metodologia utilizzata ha seguito i seguenti criteri:

- ricostruzione quantitativa dei flussi di traffico dell'intersezione interessata dal nuovo assetto, mediante rilievo delle manovre di svolta in considerazione della classificazione veicolare;
- analisi secondo i metodi di calcolo dell'H.C.M. che permette di verificare gli assetti circolatori e della regolazione del nodo sia nella situazione attuale (di riferimento) che nella situazione dopo l'ampliamento dell'attività produttiva (assetto futuro).

Le verifiche sono state eseguite sulla base della più recente teoria e tecnica della circolazione stradale secondo i criteri più moderni contenuti nel manuale nell'HIGHWAY CAPACITY MANUAL (H.C.M.) previa opportuna calibrazione rispetto alle peculiarità degli scenari trasportistici italiani.

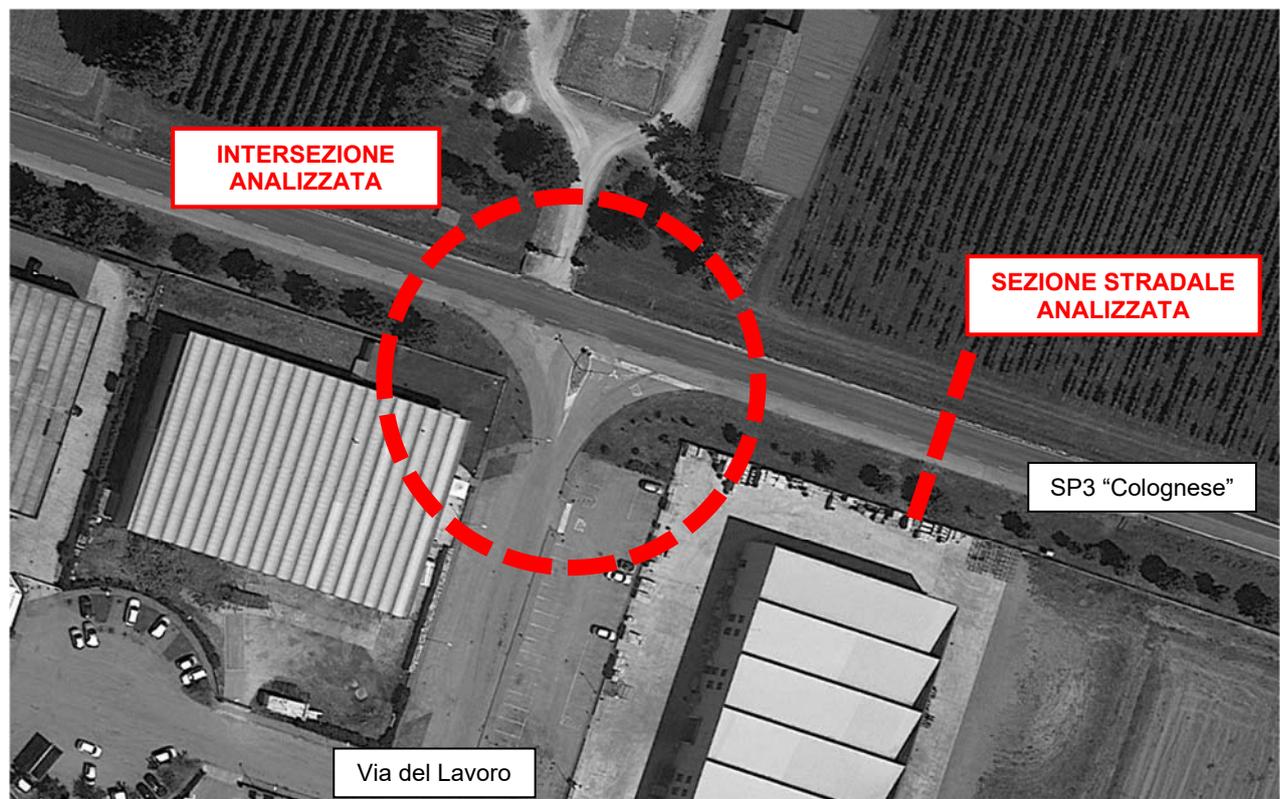


Figura 4.1 Intersezione e sezione stradale analizzate

Livello di servizio delle intersezioni

Il metodo di calcolo dell'H.C.M. calcola, tra i parametri di efficienza, il livello di servizio (L.O.S.) valutato in base al ritardo medio per veicolo sui singoli rami e complessivamente per il nodo. All'intersezione viene attribuito un livello di servizio espresso secondo una scala di giudizio (da A ad F) corrispondentemente al ritardo calcolato. La media ponderata sul numero di veicoli in manovra fornisce il livello di servizio complessivo dell'intersezione.

L.O.S.	Ritardo medio per veicolo (s)
A	< 10
B	> 10 and < 20
C	> 20 and < 35
D	> 35 and < 55
E	> 55 and < 80
F	> 80

I dati di input utilizzati nella procedura comprendono:

- grandezze geometriche e funzionali degli incroci;
- numero e larghezza delle corsie in ogni braccio;
- manovre di svolta consentite in ogni corsia;
- flussi di traffico;
- manovre di svolta in ogni braccio come da rilievi effettuati nella giornata tipo;
- percentuale dei mezzi pesanti;
- flusso di servizio;
- fattore dell'ora di punta.

Livello di servizio degli assi stradali

I modelli dell'HCM 1985 e 2000 consentono di determinare i Livelli di Servizio delle strade in condizioni di deflusso ideali, ovvero qualora la presenza di intersezioni non perturba in modo significativo l'andamento veicolare (situazioni caratterizzate da incroci con viabilità poco trafficate, parti degli assi stradali distanti da nodi significativi, ecc.).

Tali modelli, tuttavia, nascono da rilievi e considerazioni tecniche inerenti prevalentemente la circolazione veicolare negli Stati Uniti. Si ritiene necessario pertanto adattare le modalità di analisi al caso italiano, prendendo di riferimento la classificazione proposta dalla Regione Lombardia, in

considerazione delle specifiche condizioni della rete stradale regionale, delle peculiarità dell'utenza veicolare, nonché del carico veicolare.

Per le valutazioni successive si determinano, in corrispondenza di condizioni di deflusso ideale, le seguenti portate di servizio:

CARREGGiate SEPARATE		
L.O.S.	HCM 1985	
	Flusso / Capacità	Flussi per corsia di marcia (veicoli/ora)
A	0,35	~ 700
B	0,54	~ 1100
C	0,77	~ 1550
D	0,93	~ 1850
E	> 0,93	-

CARREGGIATA UNICA (ED UNA CORSIA PER SENSO DI MARCIA)				
L.O.S.	HCM 1985		HCM 2000	
	Flusso / Capacità	Flussi bidirezionali (veicoli/ora)	PTSF (%)	Flussi bidirezionali (veicoli/ora)
A	0,18	~ 575	40	~ 575
B	0,32	~ 1042	60	~ 1042
C	0,52	~ 1650	77	~ 1650
D	0,77	~ 2450	88	~ 2450
E	> 0,77	-	> 88	-

4.2 Verifica del livello di servizio dell'intersezione

La simulazione delle condizioni di deflusso dello "stato attuale" è stata condotta utilizzando i flussi veicolari dell'ora di punta del martedì mattina (07:00-08:00), mentre la simulazione delle condizioni di deflusso dello scenario futuro utilizza i dati di traffico calcolati aumentati del traffico indotto generato dall'ampliamento dell'attività produttiva.

Per il calcolo del livello di servizio dell'intersezione è stato utilizzato uno specifico software che, in seguito all'inserimento dei dati di traffico e delle caratteristiche geometriche stradali ha permesso di indentificare il L.O.S. sia nello Scenario attuale che nello Scenario futuro (post operam).

Scenario attuale

Si riporta di seguito le risultanze dell'analisi del nodo tra la SP3 "Colognola" e Via del Lavoro allo stato attuale.

verifica allo stato attuale		Martedì tipo ora di punta hp 07.00 - 08.00					
Asigliano Veneto							
	→	↘	↙	←	↖	↗	
Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	
Lane Configurations	↑	↗	↘	↑	↘	↗	
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	
Lane Width (m)	3.3	3.3	4.8	3.3	4.8	4.0	
Grade (%)	0%			0%	0%		
Storage Length (m)		0.0	0.0		0.0	0.0	
Storage Lanes		1	1		1	1	
Turning Speed (k/h)		15	25		25	15	
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
Ped Bike Factor							
Frt		0.850				0.850	
Flt Protected			0.950		0.950		
Satd. Flow (prot)	1801	1501	2025	1818	1930	1687	
Flt Permitted			0.800		0.950		
Satd. Flow (perm)	1801	1501	1706	1818	1930	1687	
Headway Factor	1.04	1.04	0.85	1.04	0.85	0.94	
Link Speed (k/h)	70			70	50		
Link Distance (m)	463.6			285.2	388.8		
Travel Time (s)	23.8			14.7	28.0		
Volume (vph)	109	21	51	130	2	2	
Confl. Peds. (#/hr)							
Confl. Bikes (#/hr)							
Peak Hour Factor	0.87	0.80	0.90	0.86	0.89	0.92	
Growth Factor	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Heavy Vehicles (%)	2%	4%	1%	1%	6%	0%	
Bus Blockages (#/hr)	0	0	0	0	0	0	
Parking (#/hr)							
Mid-Block Traffic (%)	0%			0%	0%		
Adj. Flow (vph)	125	26	57	151	2	2	
Lane Group Flow (vph)	125	26	57	151	2	2	
Sign Control	Free			Free	Stop		
Intersection Summary							
Area Type:	Other						
Control Type:	Unsignalized						
Intersection Capacity Utilization	18,0%			ICU Level of Service A			

Figura 4.2 L.O.S. attuale registrato nell'ora di punta 07:00 – 08:00

Il coefficiente di utilizzo dell'incrocio è pari al 18,0% a cui corrisponde un livello di servizio dell'intersezione pari ad A.

Scenario futuro

Si riporta di seguito le risultanze dell'analisi del nodo tra la SP3 "Colognola" e Via del Lavoro allo stato futuro dopo l'ampliamento dell'attività produttiva.

verifica allo stato futuro		Martedì tipo ora di punta hp 07.00 - 08.00					
Asigliano Veneto							
	→	↘	↙	←	↖	↗	
Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	
Lane Configurations	↑	↗	↘	↑	↘	↗	
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	
Lane Width (m)	3.3	3.3	4.8	3.3	4.8	4.0	
Grade (%)	0%			0%	0%		
Storage Length (m)		0.0	0.0		0.0	0.0	
Storage Lanes		1	1		1	1	
Turning Speed (k/h)		15	25		25	15	
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
Ped Bike Factor							
Frt		0.850				0.850	
Flt Protected			0.950		0.950		
Satd. Flow (prot)	1801	1501	2025	1818	1930	1687	
Flt Permitted			0.950		0.950		
Satd. Flow (perm)	1801	1501	2025	1818	1930	1687	
Headway Factor	1.04	1.04	0.85	1.04	0.85	0.94	
Link Speed (k/h)	70			70	50		
Link Distance (m)	463.6			285.2	388.8		
Travel Time (s)	23.8			14.7	28.0		
Volume (vph)	109	25	55	134	2	4	
Confl. Peds. (#/hr)							
Confl. Bikes (#/hr)							
Peak Hour Factor	0.87	0.80	0.90	0.86	0.89	0.92	
Growth Factor	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Heavy Vehicles (%)	2%	4%	1%	1%	6%	0%	
Bus Blockages (#/hr)	0	0	0	0	0	0	
Parking (#/hr)							
Mid-Block Traffic (%)	0%			0%	0%		
Adj. Flow (vph)	125	31	61	156	2	4	
Lane Group Flow (vph)	125	31	61	156	2	4	
Sign Control	Free			Free	Stop		
Intersection Summary							
Area Type:	Other						
Control Type:	Unsignalized						
Intersection Capacity Utilization	23,3%			ICU Level of Service A			

Figura 4.3 L.O.S. attuale registrato nell'ora di punta 07:00 – 08:00

L'aumento di traffico indotto mantiene praticamente inalterato il livello di servizio delle manovre di svolta che si mantiene al livello A; si rileva solamente un lieve aumento del perditempo medio e del coefficiente di utilizzo dell'incrocio che passa al 23,3%.

4.3 Verifica del livello di servizio degli assi stradali

A completamento dell'analisi valutativa si è ritenuto opportuno valutare anche il livello di servizio attuale e post operam relativo ad una sezione stradale della SP3 "Colognola", in corrispondenza della quale è stato rilevato il maggior carico veicolare.

Sezione stradale	Scenario attuale		Scenario futuro	
	veicoli/ora	L.O.S.	veicoli/ora	L.O.S.
SP3 "Colognola"	296	A	300	A

Anche in tal caso è possibile rilevare come l'aumento del traffico indotto mantenga sostanzialmente inalterato il livello di servizio della strada, che si mantiene al livello A.

5 CONCLUSIONI

La presente relazione ha permesso di analizzare l'impatto viabilistico generato dall'ampliamento della ditta ESSE EMME PLAST S.r.l., ubicata in Via del Lavoro nel Comune di Asigliano Veneto. La verifica della compatibilità viabilistica dell'intervento è stata condotta partendo dalla quantificazione della domanda di trasporto attuale che impegna il comparto viario oggetto dello studio, prevedendo i seguenti approfondimenti:

- descrizione delle principali tratte stradali limitrofe all'ambito di intervento;
- definizione della geometria delle tratte stradali interessate dall'attività produttiva;
- indagine e rappresentazione dei flussi di traffico diurno per fasce orarie (06:00-18:00) divise per intervalli di 60 minuti, in un giorno infrasettimanale tipo, con evidenziazione dell'ora di punta;
- stima dei veicoli indotti attuali e generati dall'intervento;
- studio, analisi e verifica funzionale dettagliata dei nodi e delle intersezioni eseguita secondo i principi della "Teoria e Tecnica della Circolazione".

La verifica comparativa effettuata tra i due scenari analizzati (attuale e futuro) ha permesso di stabilire che l'impatto derivante dall'intervento di ampliamento dell'attività produttiva sia da considerarsi marginale e tale da non generare criticità sul sistema infrastrutturale limitrofo alla zona produttiva di Asigliano Veneto.

I risultati ottenuti dallo studio hanno dimostrato come nell'ora di punta rilevata nella mattinata della giornata tipo del martedì, dalle ore 07:00 alle ore 08:00, l'intersezione e della rete viabile analizzate sia sostanzialmente fluida: ciò vale sia allo stato attuale che nelle condizioni di simulazione futura. Infatti sia i livelli di servizio che i coefficienti di utilizzo delle intersezioni oggetto di verifica hanno dimostrato come il traffico veicolare rimarrà pressoché invariato anche dopo l'ampliamento dell'attività produttiva.

In conclusione la rete viabile non subirà alcun aggravio e i livelli di servizio della stessa rete rimarranno atti a soddisfare la domanda di mobilità.