



Provincia di
VICENZA



Comune di
**BOLZANO
VICENTINO**

PROPONENTE



BRENTA RECYCLING SRL

Sede Legale

Via Martiri della Libertà 16/A – Grantorto (PD)

Sede operativa

Via Marconi 3 - Bolzano Vicentino (VI)

TITOLO PROGETTO

**AUMENTO DELLA POTENZIALITÀ DI RECUPERO DI UN IMPIANTO DI
RECUPERO DI RIFIUTI NON PERICOLOSI COSTITUITI DA MATERIE PLASTICHE
ESISTENTE E ATTUALMENTE OPERANTE IN PROCEDURA SEMPLIFICATA**

TITOLO DOCUMENTO

VALUTAZIONE IMPATTO VIABILISTICO

REDAZIONE DOCUMENTO

ECOTEST SRL

NOME ELABORATO

D06_TRAFFICO.DOC

REVISIONE

DATA

NOTE

00

Novembre 2023

Prima emissione



ECOTEST SRL - P.zza Adelaide Lonigo, 8/C - 35030 Rubano (PD)

www.ecotest.it - www.ecogestione.net

Tel. 049.630605 - Fax 049.8253032

info@ecotest.it - ambiente@pec.ecotest.it



INDICE

1	PREMESSA	2
2	ANAGRAFICA	3
3	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	4
4	METODOLOGIA	6
5	DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO E DEGLI INTERVENTI PREVISTI A PROGETTO	7
5.1	INTERVENTI SUL LAYOUT ORGANIZZATIVO.....	7
5.2	INTERVENTI SULL'ATTIVITÀ DI GESTIONE RIFIUTI	8
6	VALUTAZIONE DEL TRAFFICO ATTUALE INDOTTO DALL'IMPIANTO	10
6.1	ANALISI REGISTRO C/S (DATI TRAFFICO ATTUALE INDOTTO DALL'IMPIANTO).....	10
6.2	VALUTAZIONE DEL TRAFFICO DI PROGETTO INDOTTO DALL'IMPIANTO.....	13
7	SISTEMA VIARIO	15
7.1	VALUTAZIONE NODI VIARI	17
8	MONITORAGGIO LIVELLI DI TRAFFICO SU SR53	24
9	CONCLUSIONI	26

1 PREMESSA

Oggetto della presente valutazione è l'impianto gestito dalla ditta Brenta Recycling sito in via Marconi 3 nel Comune di Bolzano Vicentino.

L'attività attualmente svolta presso l'impianto è la messa in riserva e il recupero di rifiuti speciali non pericolosi costituiti da rifiuti di carta e cartone e materie plastiche. I quantitativi massimi autorizzati sono i seguenti:

- Quantità massima di rifiuti in messa in riserva istantanea (R13): 305 t.
- Quantità massima in deposito temporaneo di rifiuti prodotti dall'attività: 30 t di rifiuti non pericolosi.
- Potenzialità massima dell'impianto pari a 9.500 ton/anno
- Quantità massima di recupero (operazione R3) inferiore a **10 t/giorno** e a 2600 t/anno

La Ditta intende potenziare l'impianto prevedendo le seguenti modifiche:

- Passaggio in procedura ordinaria ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006 s.m.i. e contestuale inserimento delle operazioni di pretrattamento consistenti in accorpamento, eliminazione impurezze, miscelazione non in deroga e riduzione volumetrica;
- Gestione esclusiva di rifiuti plastici (eliminazione dei rifiuti di carta cartone);
- Aumento della capacità di stoccaggio istantanea di rifiuti da 305 ton a 550 ton, di cui massimo 50 ton rifiuti prodotti da avviare ad altri impianti autorizzati al recupero;
- Aumento della potenzialità di gestione rifiuti da 9.500 t/anno a 26.000 t/anno;
- Aumento della potenzialità massima di recupero R3 da 10 t/giorno a 100 t/giorno e da 2.600 t/anno a 26.000 t/anno (avvio a recupero di tutti i rifiuti in ingresso);
- Modifica del layout organizzativo a seguito delle modifiche suddette e per l'inserimento di una ulteriore porzione di capannone produttivo (EDIFICIO 3) da destinare in parte allo stoccaggio di rifiuti da avviare a trattamento, in parte ad una officina e deposito temporaneo rifiuti da manutenzione.

La presente relazione riguarda la valutazione dell'impatto del progetto sul sistema viabilistico.

2 ANAGRAFICA

Nella tabella seguente sono riportati i dati aziendali più importanti:

Tabella 1 - Sintesi dati aziendali

Ragione Sociale dell'Azienda	BRENTA RECYCLING SRL
Attività svolta	Messa in riserva e il recupero di rifiuti speciali non pericolosi costituiti da rifiuti di carta e cartone e materie plastiche.
Sede Impianto	Via Marconi, 3 - 36050 Bolzano Vicentino (VI)
C.F.	04801000284
P. IVA	04801000284
Numero REA	PD - 419702
Data iscrizione registro imprese	07/03/2014
Legale rappresentante	Basso Nicola
Numero Telefonico / Fax	049/9490494
Email	brenta.recycling@pec.it
Orario di funzionamento impianto	Funzionamento 24h/24

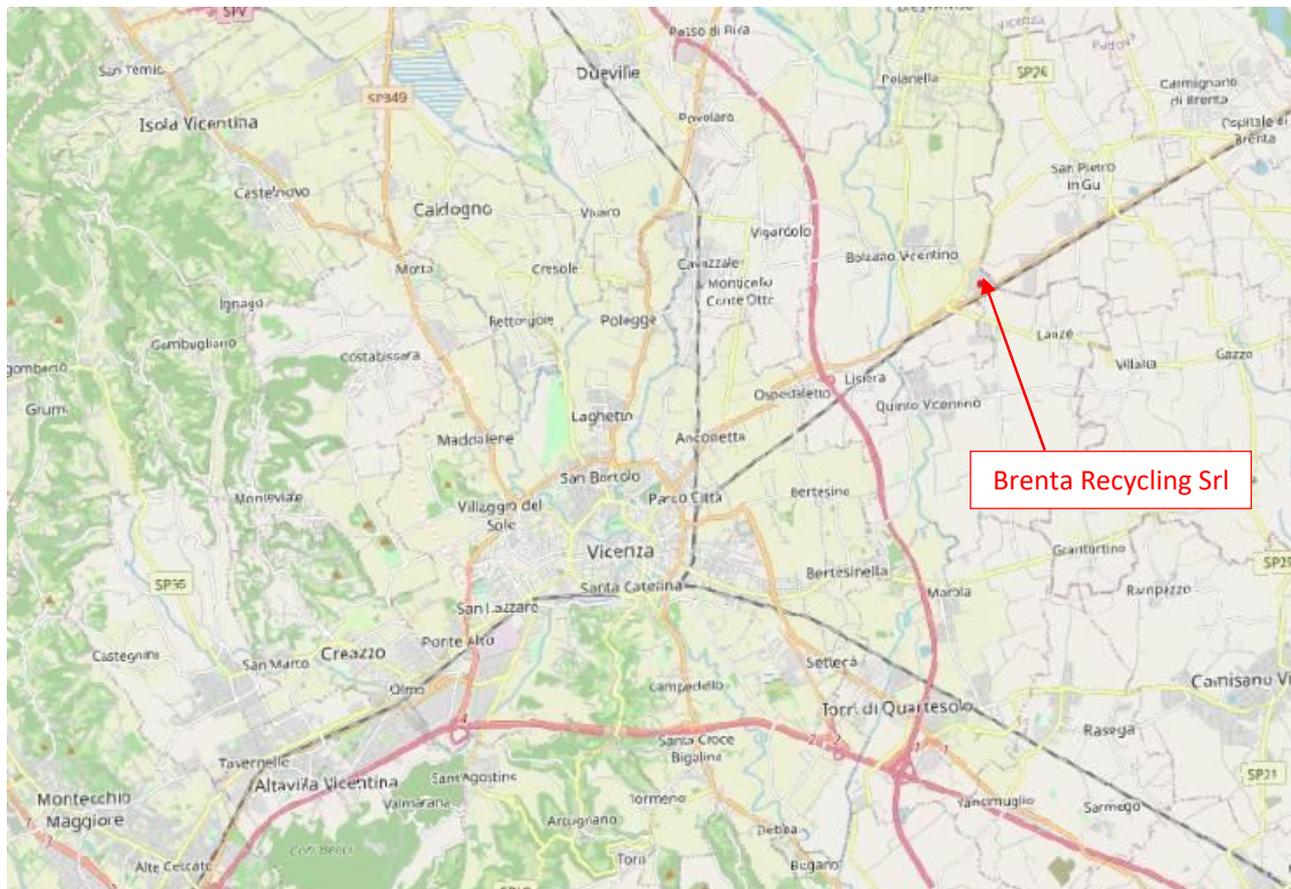
DATI CATASTALI

Foglio n. 12	204, 146, 285
Superficie fondiaria:	8.200 m
Titolo di godimento	Proprietà

3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area in cui sorge l'impianto è sita all'interno della zona produttiva del comune di Bolzano Vicentino (VI), in via Marconi, 3.

Figura 1 - Localizzazione del sito (Map data © Open Street Map)

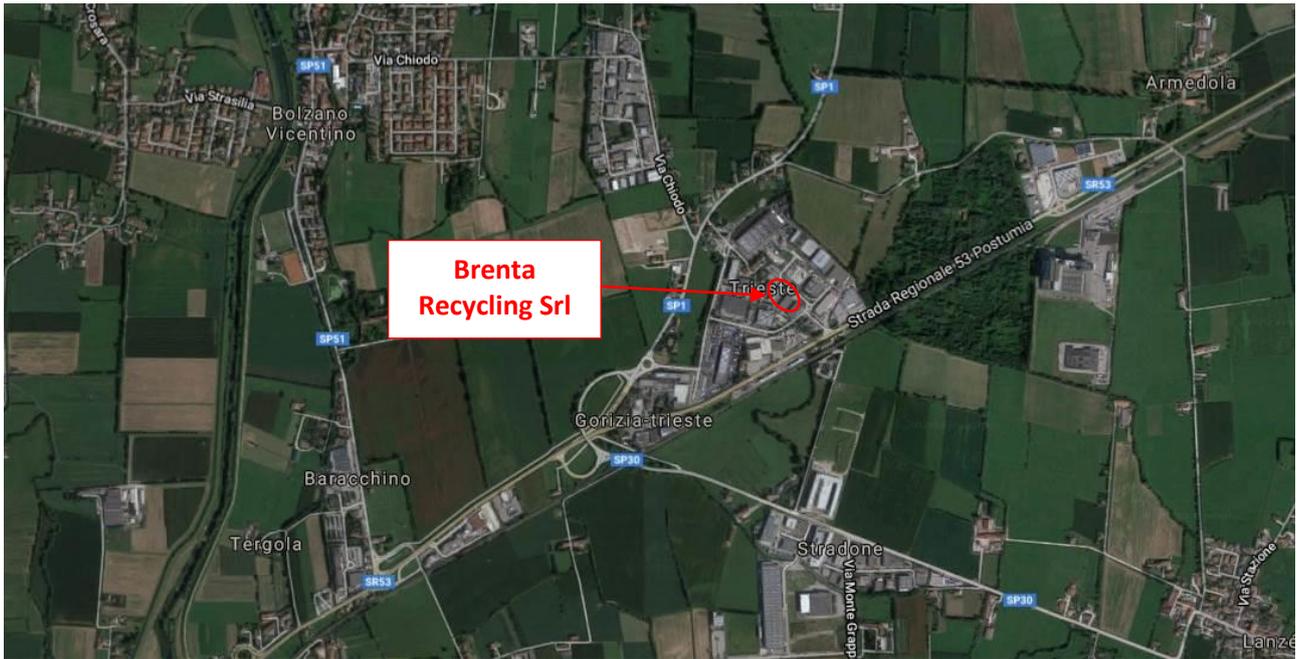


I confini dell'impianto sono:

- Nord: altra attività produttiva;
- Sud: altra attività produttiva;
- Ovest: altra attività produttiva;
- Est: via Marconi e altre attività produttive.

La zona produttiva è collocata, si veda immagine satellitare seguente, all'esterno dell'area urbana a carattere residenziale, in prossimità alla SR53 "Postumia", ed è circondata dalle aree agricole tipiche della pianura veneta con abitato diffuso, principalmente lungo le vie di traffico.

Figura 2 - Localizzazione impianto su foto satellitare (Map data ©2015 Google - Google Hybrid)



4 METODOLOGIA

Lo studio è così organizzato:

- 1) Descrizione dell'impianto e degli interventi previsti a progetto
- 2) Valutazione del traffico attuale indotto dall'impianto
- 3) Valutazione del traffico indotto di progetto
- 4) Descrizione delle caratteristiche del sistema viabilistico
- 5) Analisi dell'impatto potenziale dell'aumento del traffico indotto sul sistema viabilistico.

5 DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO E DEGLI INTERVENTI PREVISTI A PROGETTO

il progetto riguarda un impianto esistente e funzionante in forze del provvedimento provinciale AUA n. 285/2022 del 16/12/2022 rilasciata dal SUAP con prot. n. 363 del 12/1/2023 che ricomprende i seguenti titoli abilitativi in materia ambientale:

- Autorizzazione alle emissioni in atmosfera per gli stabilimenti di cui all'articolo 269 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (emissioni convogliate nei camini 1,2 e 3);
- Autorizzazione agli scarichi delle acque meteoriche di dilavamento dai piazzali (prima e seconda pioggia) non recapitanti in pubblica fognatura (scarico in acque superficiali su Roggia Fontana Pasini);
- Comunicazioni in materia di rifiuti di cui agli articoli 215 e 216 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (iscrizione al Registro Provinciale delle Imprese che effettuano attività di recupero rifiuti in procedura semplificata al n. 1/2021).

Il progetto prevede in sintesi i seguenti interventi:

- Passaggio in procedura ordinaria ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006 s.m.i. e contestuale inserimento delle operazioni di pretrattamento consistenti in accorpamento, eliminazione impurezze, miscelazione non in deroga e riduzione volumetrica;
- Gestione esclusiva di rifiuti plastici (eliminazione dei rifiuti di carta cartone);
- Aumento della capacità di stoccaggio istantanea di rifiuti da 305 ton a 550 ton, di cui massimo 50 ton rifiuti prodotti da avviare ad altri impianti autorizzati al recupero;
- Aumento della potenzialità di gestione rifiuti da 9.500 t/anno a 26.000 t/anno;
- Aumento della potenzialità massima di recupero R3 da 10 t/giorno a 100 t/giorno e da 2.600 t/anno a 26.000 t/anno (avvio a recupero di tutti i rifiuti in ingresso);
- Modifica del layout organizzativo a seguito delle modifiche suddette e per l'inserimento di una ulteriore porzione di capannone produttivo (EDIFICIO 3) da destinare in parte allo stoccaggio di rifiuti da avviare a trattamento, in parte ad una officina e deposito temporaneo rifiuti da manutenzione.

5.1 INTERVENTI SUL LAYOUT ORGANIZZATIVO

Per la realizzazione degli interventi previsti a progetto, si prevedono i seguenti interventi in relazione alla gestione degli spazi e all'organizzazione generale dell'impianto:

- **eliminazione della zona di messa in riserva dei rifiuti di carta cartone** e della zona destinata alla sola messa in riserva R13 dei rifiuti plastici (si prevede l'avvio a recupero in impianto di tutti i rifiuti in ingresso);

- **inserimento delle zone di pretrattamento R12** (accorpamento e miscelazione non in deroga e riduzione volumetrica e eliminazione impurezze);
- **incremento delle zone di stoccaggio delle EoW** prodotte;
- **ampliamento dell'area impiantistica con l'inserimento dell'Edificio 3**, già di proprietà della ditta, che sarà destinato in parte per lo stoccaggio dei rifiuti plastici rigidi e molli funzionale al recupero R3, in cumuli in parte ad officina con area di deposito temporaneo dei rifiuti da manutenzione.

Il progetto non prevede invece alcuna modifica in merito alle caratteristiche strutturali dell'impianto.

5.2 INTERVENTI SULL'ATTIVITÀ DI GESTIONE RIFIUTI

Il progetto prevede il passaggio alla procedura ordinaria. Nell'impianto verranno gestite esclusivamente materie plastiche, **pertanto non saranno più gestiti rifiuti rientranti nella tipologia 1.1 (carta e cartone).**

Inoltre, tutti i rifiuti plastici in ingresso saranno tutti avviati a recupero in impianto.

Le operazioni previste, in riferimento all'allegato C della parte IV del D.Lgs. 152/06, saranno quindi le seguenti:

- **R13 Messa in riserva dei rifiuti** in attesa di trattamento presso lo stesso impianto;
- **R3 Riciclaggio/recupero delle sostanze organiche non utilizzate come solventi**, consistente nell'asportazione delle sostanze estranee, triturazione, macinazione (fabbricato 2), densificazione (fabbricato 1) finalizzati alla produzione di **EoW conformi alle specifiche UniPLAST-Uni 10667.**

Il progetto non prevede alcuna modifica in merito ai processi di recupero R3 effettuati in impianto e alla tipologia di EoW prodotte dalle lavorazioni (materie prime secondarie conformi alle specifiche UniPLAST-Uni 10667) rispetto allo stato attuale.

A seguito del passaggio in procedura ordinaria ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006, il progetto prevede però **l'inserimento dell'operazione R12** consistente nelle operazioni (eventuali) di:

- **Accorpamento dei rifiuti in ingresso** aventi medesimo codice EER ma provenienza diversa;
- **Eliminazione impurezze** prima dell'avvio alle successive fasi di recupero in impianto;
- **Riduzione volumetrica** dei rifiuti plastici rigidi di dimensioni tali da non poter essere gestiti dalle linee di macinazione;
- **Miscelazione non in deroga** di rifiuti aventi analoghe caratteristiche merceologiche finalizzata al recupero R3 presso lo stesso impianto.

Nella tabella seguente si riporta il confronto tra i quantitativi autorizzati e i quantitativi previsti da progetto.

Tabella 2 - Potenzialità dell'impianto: confronto tra stato autorizzato e quantitativi previsti da progetto

	Stato attuale	Stato di progetto	U.M.
Quantità massima annua di rifiuti gestita in impianto (= R13/R12A + R12 + R3)	9500	26000	t/anno
di cui quantità massima annua trattabile in R3	2600	26000	t/anno
Quantità massima giornaliera trattabile in R3	10	100	t/giorno
Quantità SOLA messa in riserva (R13/R12A)	105	-	t
Quantità totale messa in riserva in impianto (R13)	200	550	t
di cui rifiuti prodotti da avviare ad impianti autorizzati al recupero	30	50	t

6 VALUTAZIONE DEL TRAFFICO ATTUALE INDOTTO DALL'IMPIANTO

6.1 ANALISI REGISTRO C/S (DATI TRAFFICO ATTUALE INDOTTO DALL'IMPIANTO)

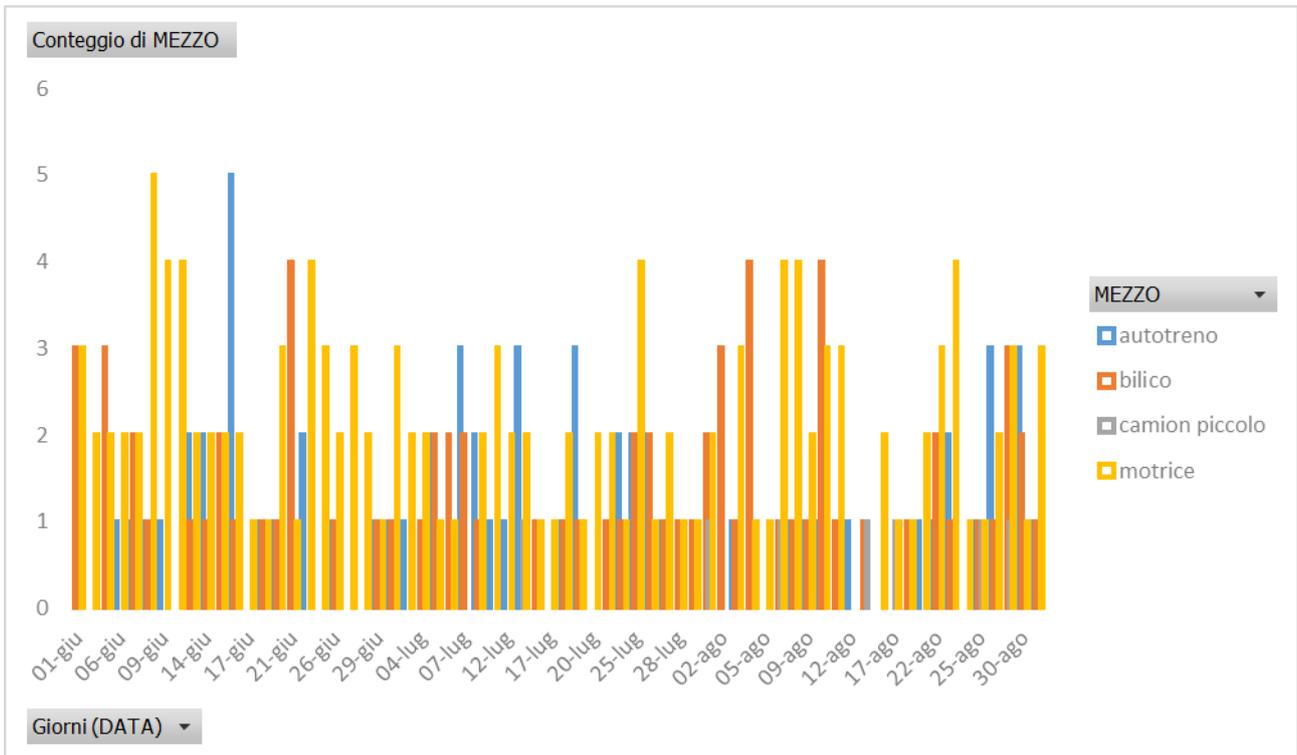
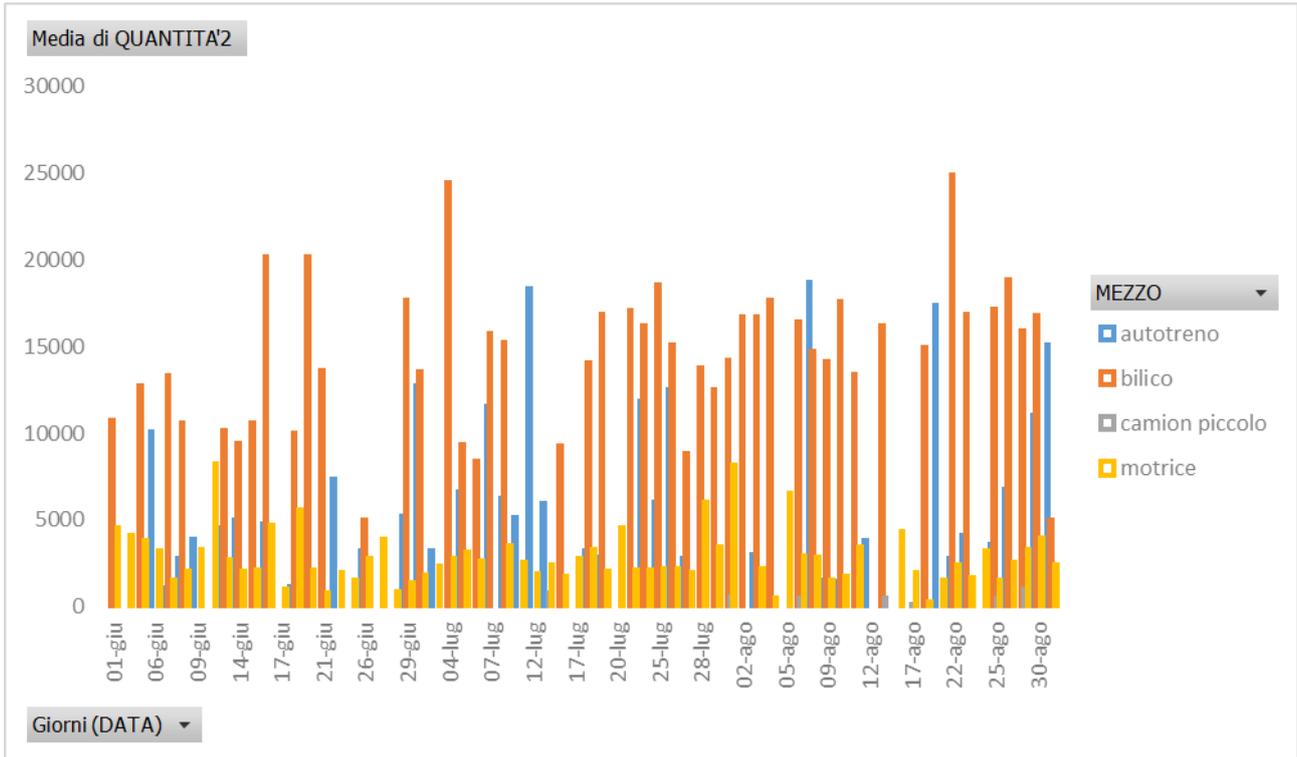
Per valutare il traffico indotto si è fatto riferimento ai dati raccolti nel registro di carico/scarico rifiuti nel periodo tra il 01 giugno 2023 e il 31 agosto 2023. Nel registro sono state riportate le tipologie di mezzi distinti tra motrice (autocarro), autotreno, bilico e furgone (camion piccoli).

Di seguito si riportano i dati raccolti sintetizzati.

Tabella 3 – Traffico giornaliero indotto dall'impianto dal 01 giugno al 31 agosto 2023 (da registro CS)

Data	Carico complessivo giornaliero	N. mezzi	Carico medio
01-giu	45860	6	7643
03-giu	8230	2	4115
05-giu	45730	5	9146
06-giu	16550	3	5517
07-giu	30700	5	6140
08-giu	23480	7	3354
09-giu	16920	5	3384
12-giu	33060	4	8265
13-giu	24780	5	4956
14-giu	23470	5	4694
15-giu	25520	4	6380
16-giu	53540	8	6693
17-giu	1000	1	1000
19-giu	16760	3	5587
20-giu	30010	5	6002
21-giu	55410	5	11082
22-giu	22550	6	3758
23-giu	4530	3	1510
26-giu	13710	4	3428
27-giu	11680	3	3893
28-giu	1700	2	850
29-giu	24270	3	8090
30-giu	31680	5	6336
03-lug	7880	3	2627
04-lug	30040	3	10013
05-lug	34970	5	6994
06-lug	19420	3	6473
07-lug	66030	5	13206
10-lug	34750	5	6950
11-lug	12840	4	3210
12-lug	22180	3	7393
13-lug	23350	6	3892
14-lug	11070	2	5535

Data	Carico complessivo giornaliero	N. mezzi	Carico medio
17-lug	2820	1	2820
18-lug	23870	4	5968
19-lug	27520	5	5504
20-lug	9140	2	4570
21-lug	21380	3	7127
24-lug	42010	4	10503
25-lug	58000	8	7250
26-lug	57340	5	11468
27-lug	15520	4	3880
28-lug	19780	2	9890
31-lug	15940	2	7970
01-ago	45180	5	9036
02-ago	50170	3	16723
03-ago	26260	5	5252
04-ago	71240	5	14248
05-ago	6550	1	6550
07-ago	28590	6	4765
08-ago	44780	6	7463
09-ago	18650	4	4663
10-ago	77210	8	9651
11-ago	23640	4	5910
12-ago	3790	1	3790
14-ago	16660	2	8330
16-ago	8640	2	4320
17-ago	2110	2	1055
19-ago	15170	2	7585
21-ago	20410	3	6803
22-ago	59760	6	9960
23-ago	31650	7	4521
24-ago	3200	1	3200
25-ago	22790	4	5698
28-ago	44340	6	7390
29-ago	58580	7	8369
30-ago	70550	6	11758
31-ago	27280	5	5456
Totale complessivo	1894190	279	6789



Andando ad analizzare i dati per tipologia di mezzo, si ottengono i risultati riepilogati nella tabella seguente.

Tabella 4 – Analisi dati distinti per tipologia di mezzo (da registro CS)

Tipologia mezzo	Quantità complessiva trasportata [kg]	N. totale mezzi	Carico medio per mezzo [ton]
autotreno	410680	61	6,7
bilico	1086580	74	14,6
furgone	3950	7	5,6
autocarro	392980	137	2,9
Totale complessivo	1894190	279	6,8

Il carico medio per mezzo è pari a 6,8 ton/veicolo considerando la situazione attuale.

Il periodo di misura è pari a 3 mesi (65 giorni di attività impianto). A partire dai dati del registro si valuta quindi l'ingresso totale parametrizzato all'anno (260 giorni di funzione dell'impianto) e si ottiene un ingresso di 7.477 ton/anno. Per ottenere il numero di mezzi rappresentativo della condizione di traffico "autorizzata" (9500 ton/anno) si è effettuato il calcolo dei mezzi in proporzione. Nella tabella si ottengono i veicoli/giorno valutati sulla quantità attuale massima autorizzata.

Si evidenzia che il numero di veicoli di basso carico (inferiore a 1 ton) è trascurabile rispetto agli altri mezzi.

Tabella 5 – Traffico medio attuale

Tipologia mezzi	carico medio [ton]	n.mezzi per periodo	quantità totale anno [ton]	quantità totale anno autorizzata [ton]	n.mezzi/giorno (potenzialità max autorizzata)
autotreno	6,7	61	1610	2046	1,2
bilico	14,7	74	4285	5445	1,4
furgone	0,6	7	17	21	0,1
autocarro	2,9	137	1565	1989	2,6
			7477	9500	5,3

6.2 VALUTAZIONE DEL TRAFFICO DI PROGETTO INDOTTO DALL'IMPIANTO

Le modifiche previste a progetto prevedono essenzialmente il passaggio da una potenzialità dell'impianto pari a 9.500 ton/anno (rifiuti in parte avviati a recupero R3 in parte esclusivamente messi in riserva nell'impianto prima dell'avvio a impianti autorizzati al recupero finale) a 26.000 ton/giorno (rifiuti totalmente avviati a recupero R3).

L'aumento della potenzialità massima di recupero R3 da 10 t/giorno a 100 t/giorno e l'aumento della capacità di stoccaggio istantanea di rifiuti da 305 ton a 550 ton comporterà di conseguenza una rimodulazione dei trasporti che saranno effettuati principalmente con autotreni e/o bilici (veicoli aventi portata di carico maggiore).

Nella tabella di seguito si riporta la stima dei mezzi prevista a seguito dell'aumento di rifiuti gestiti. Non si considerano i furgoni il cui numero già allo stato attuale è trascurabile.

Tabella 6 – Incremento del traffico indotto previsto

Tipologia mezzi	carico medio [ton]	n. mezzi/giorno di progetto	Ingresso totale annuo
autotreno	6,7	4	6968
bilico	14,7	4	15288
autocarro	2,9	4	3016
		12	25350

Il traffico medio di veicoli in ingresso (autotreno, bilico e autocarro), considerando 260 gg di apertura all'anno dell'impianto, passerà da circa 5 mezzi/giorno a circa 12 mezzi/giorno a seguito dell'aumento del quantitativo di rifiuti gestiti.

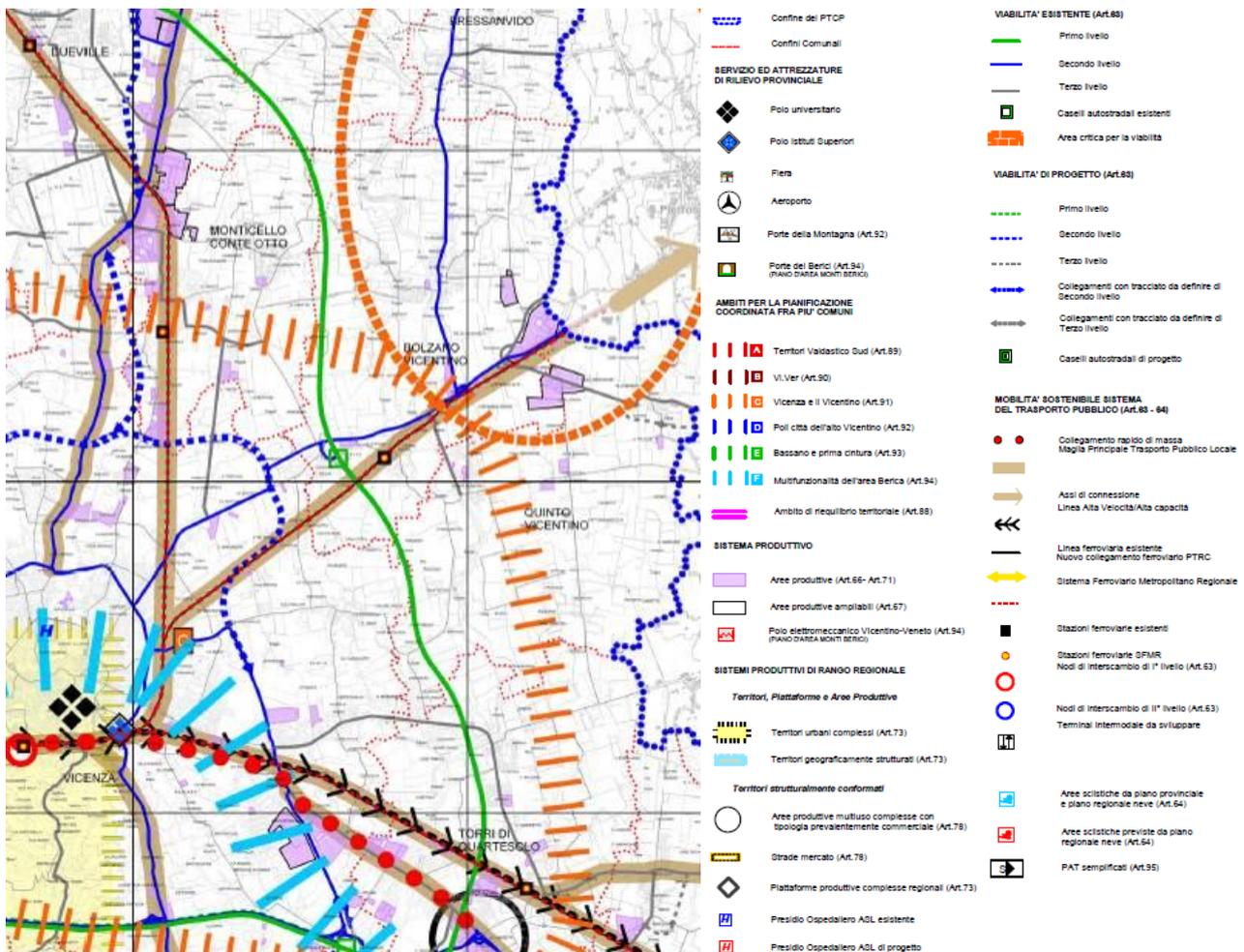
7 SISTEMA VIARIO

Il Comune di Bolzano Vicentino è attualmente attraversato, oltre che dall'Autostrada A 31 "della Valdastico", con la presenza dell'importante casello "Vicenza Nord", dalle seguenti arterie viarie di interesse sovracomunale:

- al centro del territorio, con andamento nord-sud, con la S.P. 51 "Vicerè";
- a Sud-Est con la S.P. 1 "Ex Postumia";
- a Sud-Est con la S.R. 53 "Postumia".

Tale viabilità nel tempo ha comportato scelte di sviluppo tendenti ad avvicinare alle infrastrutture segnalate le destinazioni urbanistiche più opportune (zone industriali-artigianali-commerciali).

Figura 3 - PTCV Vicenza - Tav. 4.1.B "Sistema insediativo infrastrutturale"

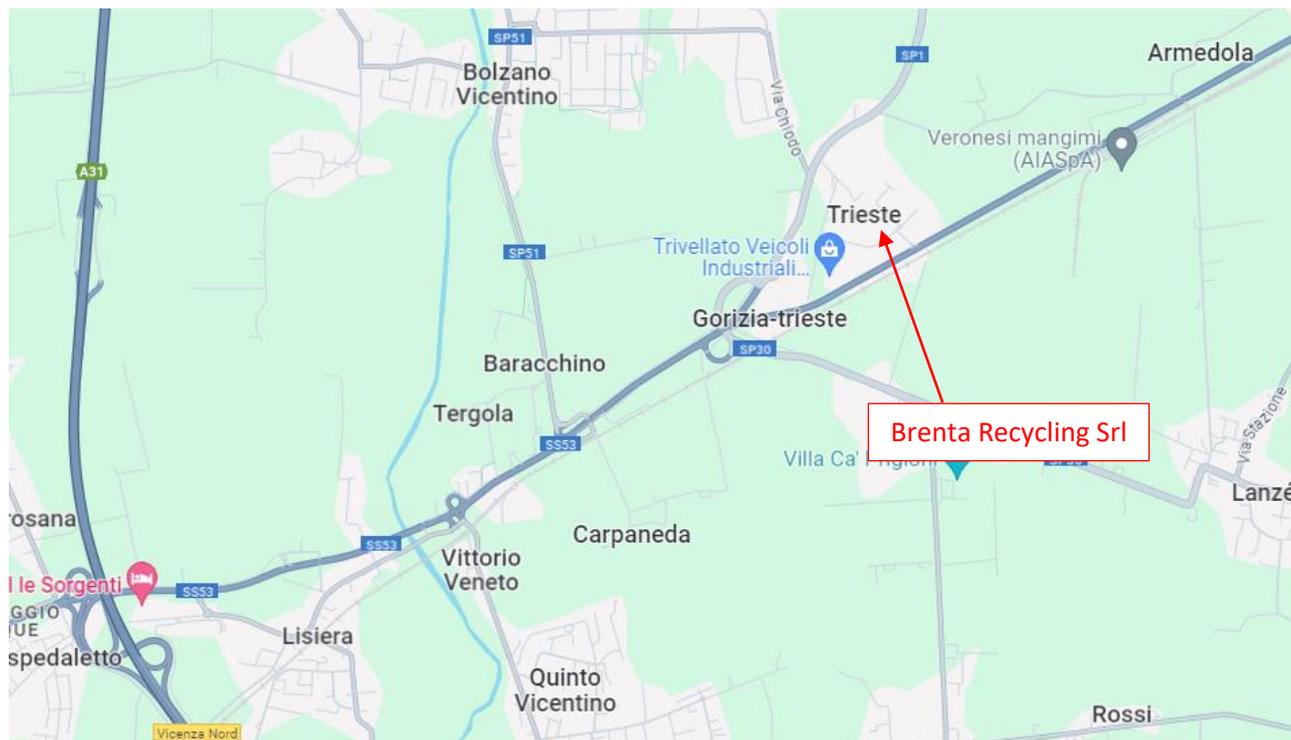


Come ben rappresentato nella immagine seguente, l'impianto risulta collocato in una posizione ottimale per la connessione con infrastrutture di valenza interregionale/regionale.

L'impianto oggetto di intervento ricade nell'area produttiva direttamente collegata alla SR53 tramite via delle Industrie. L'asse viario più importante risulta l'Autostrada A31 Valdastico. Il casello di accesso più vicino (Vicenza Nord) si raggiunge tramite la SR53 ed è posto a meno di 5 km dall'impianto. L'autostrada consente un agevole collegamento all'intero territorio della Pianura Padana anche grazie alla prossimità con l'Autostrada A4, corridoio che garantisce il collegamento del Nord Italia da est a ovest.

Non si riscontra pertanto alcuna problematica in merito all'accessibilità al sito.

Figura 4 – posizione impianto rispetto alla rete stradale principale (autostrada e SR53)



I mezzi inoltre non transitano all'interno di aree a carattere residenziale prima di raggiungere la viabilità di collegamento principale.

La zona industriale è infatti collocata a lato della SR53 Postumia cui si accede da due punti:

- via delle industrie
- strada provinciale SP30

L'accesso/egresso dall'impianto risulta facilitato dal raccordo con la SP30 che consente un inserimento agevole anche sulla SR53 in direzione Castelfranco Veneto senza che i mezzi siano obbligati ad un problematico attraversamento della strada regionale.

La SP30, infatti, incrocia la SR53 per mezzo di un sovrappasso.

Si riporta di seguito l'analisi dei diversi incroci presenti tra l'accesso all'impianto e la strada di connessione principale SR53.

7.1 VALUTAZIONE NODI VIARI

Figura 5 - Modalità di accesso/uscita dall'impianto dalla/verso la SR53 e coni ottici sugli incroci

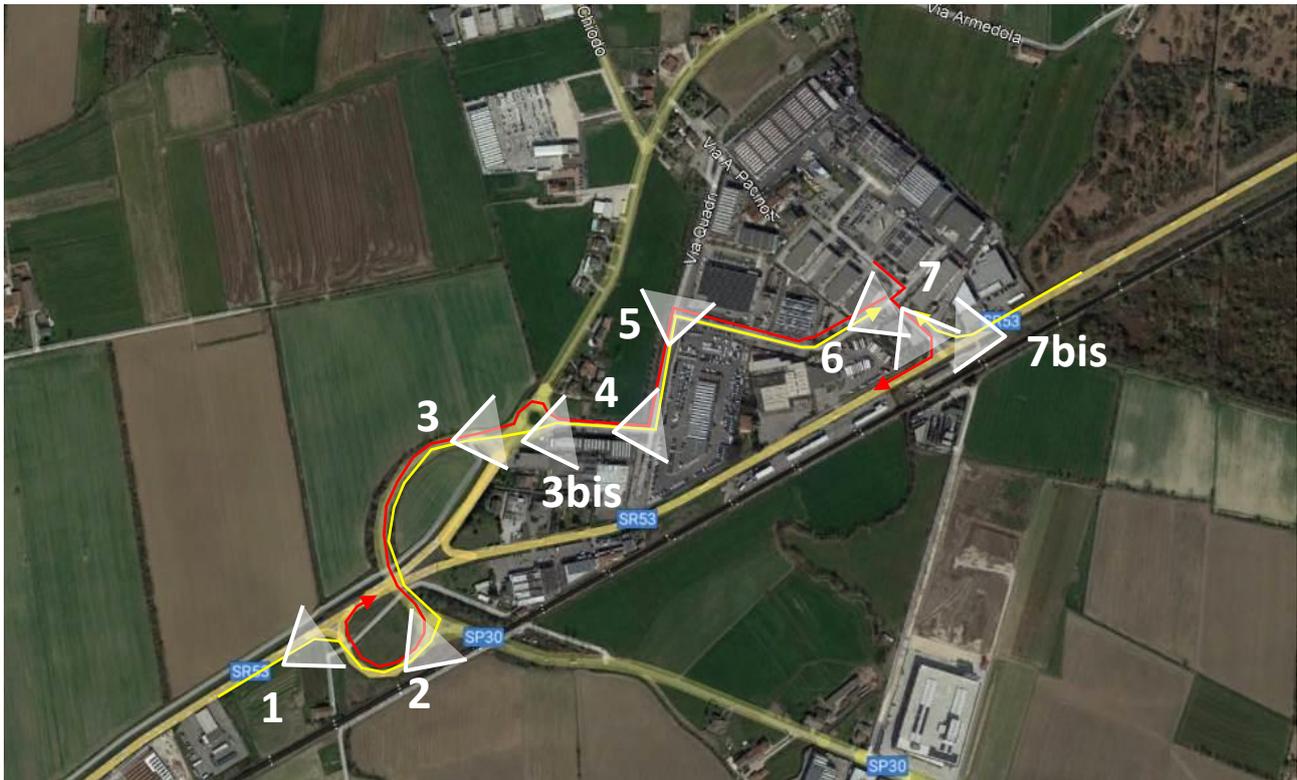


Figura 6 – Incrocio tra SR53 e raccordo con SP30



Figura 7 - Vista verso incrocio per raccordo con SP30 (CONO OTTICO 1)



Figura 8 – Incrocio tra raccordo e SP30

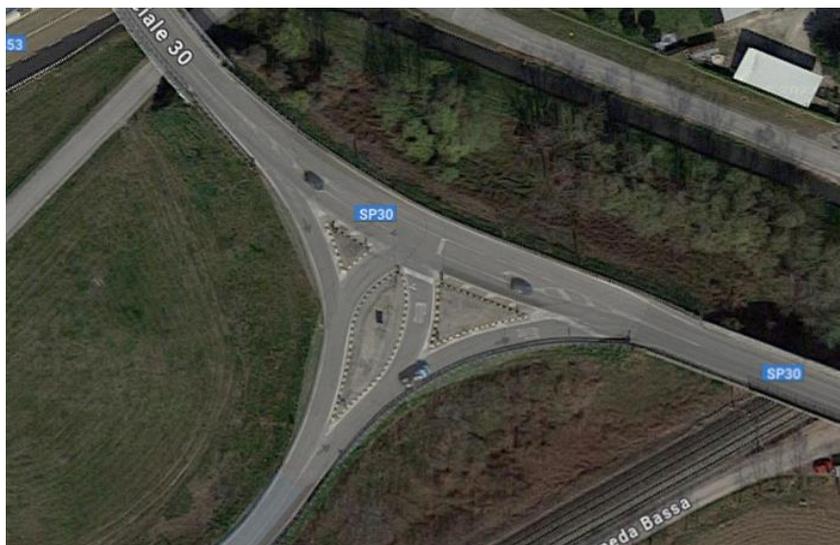


Figura 9 - Vista verso incrocio con SP30 (CONO OTTICO 2)



Figura 10 – Incrocio tra SP30 e via Trieste (Intersezione a T) e tra via Trieste e via Bizio (intersezione a rotatoria)



Figura 11 - Vista verso via Trieste (CONO OTTICO 3)



Figura 12 - Vista verso via Bizio (CONO OTTICO 3Bis)



Figura 13 – Incrocio tra via Bizio e via Quadri – Intersezione a T



Figura 14 - Vista da via Bizio verso l'incrocio con via Quadri (CONO OTTICO 4)



Figura 15 – Incrocio tra via Quadri e via Fusinieri – incrocio a T

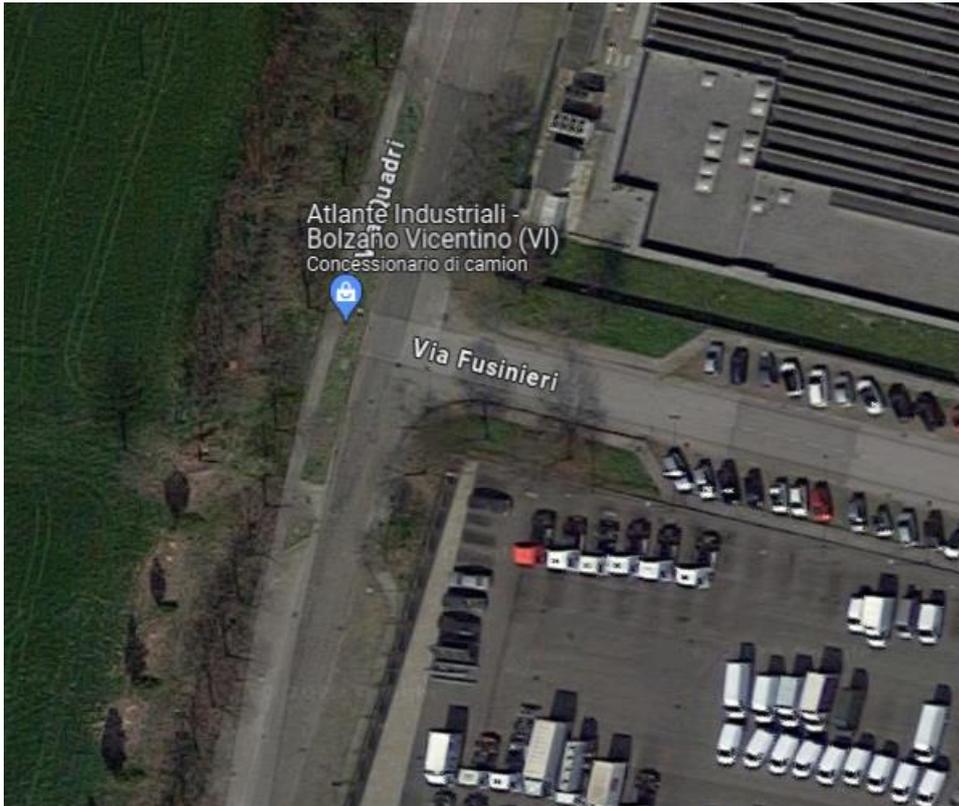


Figura 16 - Vista verso via Fusinieri (CONO OTTICO 5)



Figura 17 – Incrocio tra via Fusinieri, via delle Industrie e via Marconi (a rotatoria)



Figura 18 - Vista verso incrocio con via delle Industrie e incrocio a rotatoria con via Marconi (CONO OTTICO 6)



Figura 19 – Incrocio tra via delle Industrie e SR53 – Incrocio a T



Figura 20 - Vista da via delle Industrie verso SR53 (CONO OTTICO 7)



Figura 21 - Vista da SR53 verso via delle Industrie (CONO OTTICO 7bis)



8 MONITORAGGIO LIVELLI DI TRAFFICO SU SR53

Per valutare il livello di carico della SR 53 è stato effettuato un monitoraggio spot in corrispondenza dell'incrocio con via Delle Industrie.

Il conteggio manuale dei mezzi è stato effettuato in tre momenti distinti della giornata e ha evidenziato i seguenti livelli di traffico.

Tabella 7 – Dati di traffico rilevati su SR53

Intervallo orario di misura	9:00-10:00	11:00-12:00	14:00-15:00
leggeri	612	588	600
furgoni	48	69	75
autocarro	123	111	108
autoarticolato/autotreno	279	294	285
TOTALE	1062	1062	1068

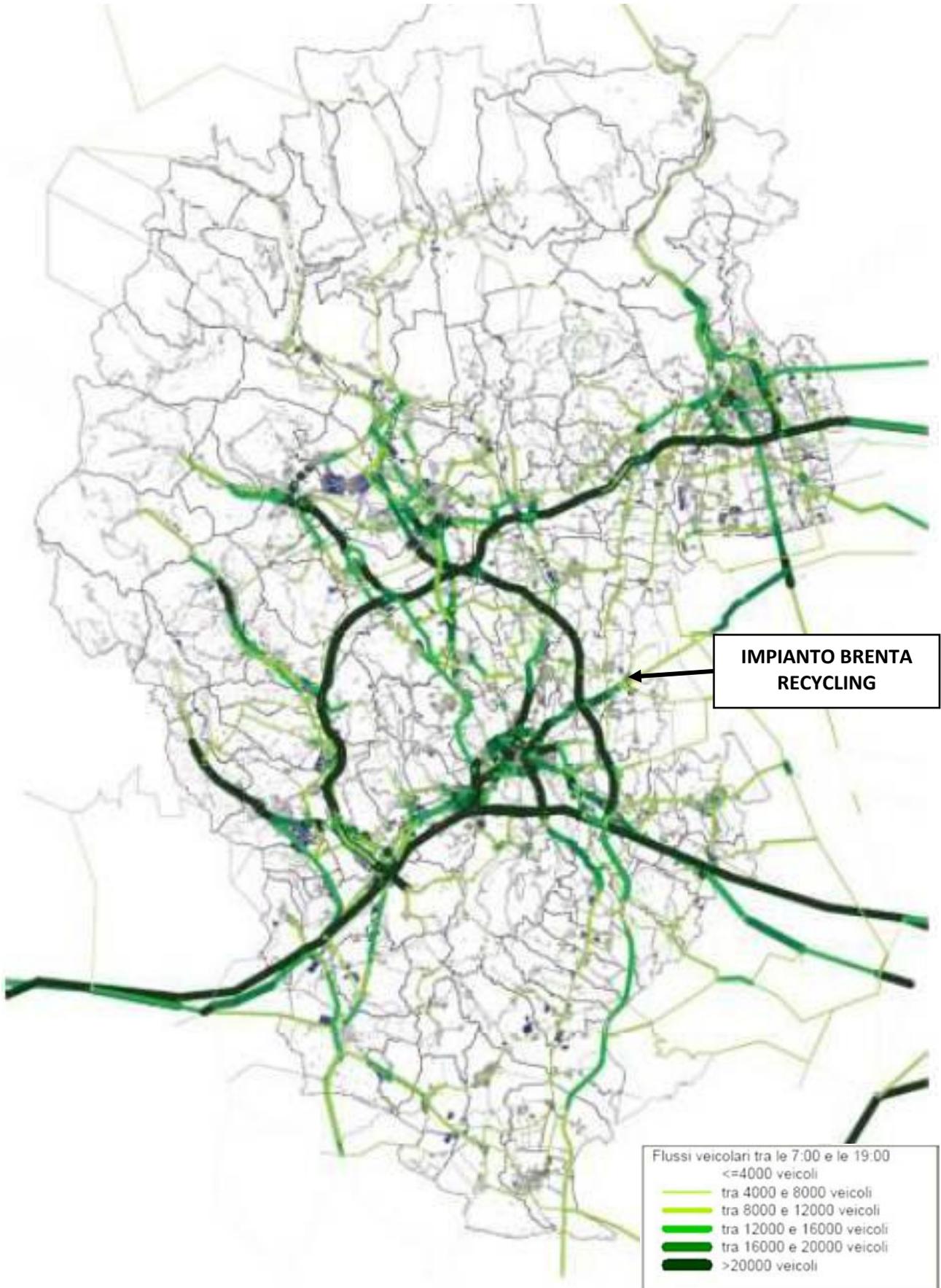
Come evidenziato dalla tabella sopra riportata l'oscillazione del livello di traffico rilevato sulla SR 53 risulta estremamente limitato. Considerando il livello di traffico considerando i mezzi pesanti moltiplicati per un coefficiente pari a 1,5 si ottiene il seguente livello di traffico equivalente orario diurno pari a 1260 veicoli.

Facendo inoltre riferimento all'Allegato F al PTCP relativo allo studio della mobilità nella Provincia di Vicenza. In particolare, di tale studio, si riporta in Figura 22 lo scenario di riferimento al 2020 costruito considerando la domanda stimata al 2020 e la rete viaria con la realizzazione delle principali opere infrastrutturali quali:

- la Superstrada Pedemontana Veneta con relative complanari;
- la prosecuzione della A31 sud;
- Interventi sulla SP46 del Pasubio (Variante di Costabissara, Variante di Schio, Variante di Torrebelvicino, Variante agli abitati di Caldogeno - Isola Vicentina - Malo);
- SP 349 del Costo, completamento della variante di Thiene e Variante all'abitato di Villaverla;
- Collegamento casello di Thiene con SP111;
- Raccordo tra la Superstrada Pedemontana e la SS 53 previsto da Anas.

In base al grafo la SR 53 risulta caratterizzata da alti livelli di traffico in direzione Vicenza, con un flusso equivalente pari a circa 16.000 veicoli tra le 7.00 e le 19.00, in linea con quanto rilevato durante il monitoraggio manuale (1260 x 12 = 15.120 veicoli equivalenti).

Figura 22 - PTCP Vicenza - Allegato F "mobilità" - Flussi veicolari equivalententi - Rete viaria attuale senza interventi con i principali interventi programmati (matrici OD stimate al 2020)



9 CONCLUSIONI

Il presente studio è volto all'individuazione degli eventuali impatti derivanti dalla realizzazione del progetto sulla rete viaria di afferenza dell'impianto.

Dalle analisi effettuate non emergono elementi in contrasto con la realizzazione del progetto. L'impianto risulta ben collegato con la rete di livello interregionale, le intersezioni presenti consentono una movimentazione agevole dei veicoli in ingresso/egresso dalla SR53 in sicurezza.

Il traffico indotto dall'impianto non risulta tale da comportare un aggravio sensibile dei flussi di traffico presenti sulla viabilità né allo stato attuale (circa 5 mezzi/giorno in ingresso) né allo stato di progetto (12 mezzi/giorno ingresso).

Considerando i movimenti orari l'impianto genera infatti un traffico indotto pari a 2 movimenti/ora, considerando che il transito di mezzi sia concentrato tra le 6:00 e le 18:00, ovvero un flusso equivalente orario di 3 mezzi, inferiore allo 0,2% del traffico presente sulla SR53 e pertanto ininfluenza.