



STUDIO RONCATO

---

**Alla PROVINCIA DI TREVISO**  
UFFICIO VIA  
Via Cal di Breda n.116  
Sant'Artemio  
31100 TREVISO

VIA PEC: protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it  
E p.c.: sdeluca@provincia.treviso.it

**Oggetto:** GAZZOLA s.n.c.  
Comune di Castello di Godego  
Attività di recupero di rifiuti inerti non pericolosi  
Procedimento Autorizzativo Unico di VIA ai sensi degli artt. 27 bis e 208 del  
D.Lgs. 152/2006.  
**Pratica n. 2018/2668.**

---

**Osservazioni alla comunicazione art. 10bis del 12.11.2020 prot.  
2020/0061809.**

Il sottoscritto Dott. Ing. Milko Roncato, in qualità di tecnico incaricato dalla Ditta Gazzola s.n.c.,  
in merito alla vostra comunicazione ai sensi dell'art. 10/bis della L. 241/1990, ritiene opportuno esplicitare le seguenti osservazioni.

### **CARATTERISTICHE GEOMETRICHE E CLASSIFICAZIONE DI VIA PAGNANA**

Come già descritto nella relazione di viabilità allegata al progetto, via Pagnana può essere classificabile come strada extraurbana locale con carreggiata in parte regolare a due corsie di oltre 3.40 m e in parte a dimensioni appartenente alla classe inferiore con corsie pari a 2.75 m.

Si rileva la presenza di un senso unico alternato nella direzione sud rispetto alla cava dove si intende richiedere l'attività.

Sia nelle strade extraurbane locali, sia nella classe inferiore (urbane locali) il Codice della Strada ammette il passaggio di mezzi pesanti autocarri.

In ogni caso, per le strade di costruzione antecedente il Decreto del 5 novembre 2001 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*", è molto difficile procedere con una classificazione stradale e della sicurezza, poiché la non regolarità della geometria delle strade esistenti e i numerosi parametri che entrano in gioco nella realtà stradale rendono il compito molto ostico.

Proprio per questo, non è corretto l'utilizzo del Decreto 5 novembre 2001 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*" per la classificazione stradale.

Ovviamente quasi tutte le strade costruite prima del 2001 sono non idonee geometricamente rispetto al DM2001 e, per questo, si utilizzano altri parametri e metodologie di valutazione.

Nella relazione di viabilità allegata, si propone il metodo di valutazione dell'"HIGHWAY CAPACITY MANUAL (H.C.M.)" del Transportation Research Board, Stati Uniti.

Tale metodo dà una valutazione della sicurezza stradale tenendo conto di molteplici fattori, quali la geometria stradale, il traffico presente, le intersezioni, il numero di immissioni ecc. Ovviamente ogni parametro è pesato e inserito nel calcolo adeguandolo alle condizioni della strada in oggetto.

Si può ben comprendere la metodologia del metodo facendo un semplice esempio.

Se abbiamo un'arteria stradale con carreggiata di 6.00 m a doppia corsia in cui transitano 200 auto al minuto ed in cui sono presenti moltissime immissioni di attività commerciali, la classificazione della sicurezza di tale tratto stradale non può che essere negativa.

Al contrario se sulla stessa arteria transitano 20 auto al minuto, nelle stesse condizioni geometriche e generali, ecco che il livello di sicurezza è molto più alto.

Non si può, quindi, definire criticità viabilistiche a prescindere da altri parametri e soprattutto dal traffico transitante (in tutte le sue componenti).

Pertanto, l'obiettivo che ci si è posti nelle considerazioni della relazione di viabilità di tecnica della circolazione, è quello di effettuare una valutazione qualitativa della

tipologia di deflusso della corrente veicolare lungo l'asse principale della rete stradale in esame, ossia via Pagnana.

Per questo scopo è stato necessario definire una misura qualitativa che descrivesse sinteticamente la condizione di deflusso in una determinata arteria.

In letteratura si ritiene ormai per convenuto, quanto indicato, appunto, dall' "HIGHWAY CAPACITY MANUAL (H.C.M.)" del Transportation Research Board, Stati Uniti, che definisce tale grandezza con il nome di "livello di servizio" (Chapter 20).

Si definisce livello di servizio (L.O.S.-Level of service) di una determinata arteria la misura della predisposizione di una strada a far defluire il traffico veicolare.

Esso è funzione di diversi parametri, fra cui le dimensioni della carreggiata, l'andamento plano-altimetrico del tracciato, il volume dei flussi veicolari, la presenza di ostacoli, di intersezioni, di semafori, la tipologia di veicoli circolanti, etc... Sono definiti sei gradi di livello di servizio, indicati con le lettere A ed F, che determinano i seguenti stati di circolazione:

- 1) livello A: circolazione libera. Ogni veicolo si muove senza alcun vincolo e in libertà assoluta di manovra entro la corrente di appartenenza: massimo comfort, flusso stabile;
- 2) livello B: circolazione ancora libera, ma con modesta riduzione della velocità. Le manovre cominciano a risentire della presenza di altri utenti: comfort accettabile, flusso stabile;
- 3) livello C: la presenza di altri veicoli determina vincoli sempre maggiori sulla velocità desiderata e la libertà di manovra. Si hanno riduzioni di comfort, anche se il flusso è ancora stabile;
- 4) livello D: il campo di scelta della velocità e la libertà di manovra si riducono. Si ha elevata densità veicolare nel tratto stradale considerato ed insorgono problemi di disturbo: si abbassa il comfort ed il flusso può divenire instabile;

- 5) livello E: il flusso si avvicina al limite della capacità compatibile e si riducono velocità e libertà di manovra. Il flusso diviene instabile (anche modeste perturbazioni possono causare fenomeni di congestione);
- 6) livello F: flusso forzato. Il volume si abbassa insieme alla velocità e si verificano facilmente condizioni instabili di deflusso fino alla paralisi.

Con l'inserimento di tutti i parametri necessari, la classificazione di via Pagnana risulta a **Livello di Servizio A, pertanto, una strada in cui il flusso è completamente libero.**

I dati di traffico risultano, anche nelle ore di punta, decisamente bassi e questo contribuisce notevolmente a tale livello di classificazione (**si hanno in media 2 passaggi di veicoli al minuto, in media 1 per corsia**).

Tali volumi di traffico presenti sono stati riconfermati più volte nei periodi di rilevazione dei dati necessari al progetto.

Vi sono poi altre metodologie per analizzare la sicurezza stradale di un'arteria esistente redatte dal CNR e dal Ministero dei Lavori Pubblici che tengono conto dei molti parametri che influiscono sulla qualità della circolazione di una strada esistente.

Ma proprio per la scarsità del volume di traffico in via Pagnana, non si ritiene utile l'utilizzo di tali metodologie di analisi.

Di seguito si riporta una carrellata di foto (ordinate da sud a nord) che servono a testimoniare l'effettiva dimensione dell'arteria stradale oltre che a far vedere l'effettivo stato conservativo della via e l'effettivo andamento di traffico che si rileva.











Tali foto sono state scattate dalle 14.30 alle 15.00 di un giorno feriale.

### **LIVELLO DI DEGRADO DELLA PAVIMENTAZIONE**

Come si evince anche dalle foto proposte, si rileva uno stato di conservazione piuttosto buono della pavimentazione.

Non si rilevano problematiche di portanza dovute al carico transitante; non ci sono, infatti, deformazioni plasto-viscose visibili quali risalti, sacche, ormaie, ondulazioni, depressioni, buche, rigonfiamenti ecc.

Non sono visibili fessurazioni a blocco, di bordo, trasversali. Non appaiono visibili nemmeno difetti significativi di essudazione di bitume, levigatura degli inerti o scagliatura della superficie.

In alcuni punti si segnalano, invece, come si vede, alcune fessurazioni a ragnatela e longitudinali, ma prive di sfondamenti o avvallamenti.

Le fessurazioni a ragnatela si segnalano, soprattutto, in prossimità del senso unico alternato dovute alla presenza di due dossi che creano sollecitazione di trazione nel manto stradale per effetto della frenata dei veicoli e dell'oscillazione verticale dello stesso causata dal dosso.

Le altre fessurazioni sono attribuibili a tensioni di trazione dovute al clima, ai giunti di stesa del conglomerato e sono fessurazioni del tutto normali in una

pavimentazione che ha ormai diversi anni. Nessuna problematica di degrado appare causata da fenomeni di scarsa portanza della pavimentazione e questo è del tutto normale in una zona geografica in cui il sottofondo naturale è costituito da un grosso materasso ghiaioso.

Sono presenti, infine, anche pochissimi rattoppi eseguiti con il classico conglomerato a freddo (Pessima tecnica utilizzata frequentemente ma che da scarsi risultati in termini di qualità della manutenzione stradale).

La segnaletica orizzontale è, in parte cancellata in parte ancora buona e visibile. La segnaletica verticale è presente.

### **INTERSEZIONE A NORD SU VIA GRANDE**

Si riportano di seguito anche le immagini dell'intersezione a nord su via Grande.



Come si evince dalle foto, l'incrocio su via Grande è in perfetto stato di conservazione (essendo stato appena riprogettato), sono presenti corsie di immissione, la segnaletica è in ottimo stato conservativo e le dimensioni sono decisamente coerenti ed adeguate al passaggio di mezzi pesanti.

### **STRETTOIA A SUD CON SENSO UNICO ALTERNATO**

Come già descritto nella relazione di viabilità allegata, il senso unico alternato ha carreggiata di dimensioni pari a 4.80 m e la circolazione è regolamentata da segnaletica verticale con l'obbligo di dare la precedenza ai mezzi provenienti da sud.

Questo è l'unico punto dell'arteria in cui la criticità geometrica presente è stata risolta con la possibilità di scambio con un senso unico alternato.

Vista la scarsità di volume di traffico è molto raro comunque che due veicoli si incrocino e debbano fermarsi per dare la precedenza.

### **OSSERVAZIONI ALLA DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 06.10.2020**

Come citato tra le premesse della Deliberazioni la Ditta Gazzola ha già accettato la diminuzione dei quantitativi massimi di lavorazione portandoli a 300 t/g.

E' stato anche accettato l'accordo preso verbalmente durante le riunioni fatte di versare € 15'000,00 a scopo di beneficio pubblico a titolo di contropartita per la variante urbanistica temporanea. Si sottolinea che non è mai stato parlato di versare contributi per il miglioramento della viabilità in via Pagnana, ma si parlava di beneficio pubblico in generale. Questo per sottolineare che, ovviamente, le ipotetiche ed irreali criticità viabilistiche di via Pagnana sono state inventate in seguito.

E' falso quanto asserito tra le premesse riguardo alla relazione di viabilità allegata al progetto a firma del sottoscritto.

Il verbale della delibera, infatti, cita *“visto lo studio relativo alla viabilità a firma dell'ing. Milko Roncato prodotto da parte della ditta Gazzola snc che evidenzia la criticità della strettoia lungo via Pagnana....”*.

La relazione di viabilità allegata, invece, nelle conclusioni del paragrafo sulla geometria stradale, cita *“Con l'esclusione dell'incrocio a senso unico alternato, tutta via Pagnana è compatibile con il passaggio di mezzi pesanti senza necessità di isole di scambio (larghezza corsie 2.75 m ai sensi dell'art. 140 del Regolamento di attuazione del Nuovo Codice della Strada)”*.

Quindi, se tutta la via è compatibile ai mezzi pesanti senza isole di scambio, in prossimità della strettoia ovviamente si ha compatibilità ai mezzi pesanti, ma anche a quelli leggeri, tramite il senso unico alternato. Ma questo non significa che ci sia criticità. Il volume di traffico è decisamente troppo basso per creare criticità.

Per quanto riguarda la citata relazione di viabilità a firma dell'ing. Galiazzo prodotta dall'Amministrazione Comunale:

- 1) La relazione di viabilità presentata propone solo le dimensioni geometriche e alcune manovre di svolta sull'incrocio tra via Pagnana e il viottolo Pagnana;
- 2) Per definire la pericolosità di un incrocio, servono le dimensioni dei rami intersecanti, le manovre consentite e soprattutto il rilievo del traffico e le previsioni future;
- 3) L'unica manovra consentita dai mezzi uscenti dalla cava ex-Sace diretti a sud è quella del proseguire su via Pagnana: non sono consentite svolte a destra e sinistra e, pertanto, gli schemi di tali manovre sono inutili;
- 4) Nel caso un mezzo si incrociasse con un altro mezzo (svoltante o no) nei pressi della strettoia il mezzo proveniente da nord deve fermarsi e dare la precedenza (senso unico alternato), quindi, anche le manovre di svolta

vengono effettuati in sicurezza (ovviamente se i mezzi rispettano il Codice della Strada e la segnaletica);

- 5) L'incrocio è percorso quasi esclusivamente da automobili e mezzi agricoli di grandi dimensioni che si ritengono i maggiori responsabili di eventuali ormaie citate in relazione (che, però, in seguito a rilievo visivo non vengono identificate).

Sempre in merito alla citata relazione dell'ing. Galiazzo, in cui si evince la necessità di un impianto semaforico, si fa presente che tale impianto sarebbe utile solo per i residenti uscenti dal viottolo Pagnana su via Pagnana, uscita che non ha la visibilità necessaria per la manovra in sicurezza.

Premettendo che per la risoluzione di tale aspetto basterebbe inserire degli specchi di visibilità e che i residenti hanno la possibilità di uscita in via Pagnana in completa sicurezza attraverso una nuova piccola bretella esistente (vedi foto sottostante), visti anche i molto scarsi volumi di traffico, si ritiene inutile il posizionamento di un semaforo (che dovrebbe funzionare sempre lampeggiante e avere dei sensori di rilevamento dei veicoli per accendersi....).



In ogni caso, la Gazzola ha anche fornito un preventivo della Società Semaforica per un eventuale posa del semaforo e da tale è risultato che la cifra offerta è sufficiente alla copertura di quasi tutte le spese necessarie alla posa.

La Delibera cita poi anche criticità rilevate dalla relazione dell'ing. Galiazzo nella parte a nord all'incrocio con via Grande.

Questo è falso, la relazione non cita nulla che riguardi tale incrocio.

Nella realtà, l'incrocio e la viabilità di via Grande non presenta nessuna criticità per il passaggio di veicoli pesanti. L'incrocio è appena stato sistemato e a 200 metri dall'incrocio sempre su via Grande ci sono le uscite dei dipendenti e del traffico merci della società Breton s.p.a., azienda leader a livello mondiale nella produzione di macchine per la lavorazione della pietra naturale, dei metalli e impianti per la pietra composita, che riversa in prossimità dell'incrocio centinaia di auto dei dipendenti e decine di autoarticolati ogni giorno.

Non è possibile, pertanto, che la parte a nord della viabilità non sia idonea al passaggio di mezzi pesanti. Se passano decine di autoarticolati della Breton, i cinque autocarri della Gazzola sono un problema?

La Delibera parla poi di traffico mal sopportato dalla rete esistente: si ribadisce la scarsità dei volumi di traffico in tutta la via e si invita la Commissione Tecnica ad un sopralluogo in sito. In alternativa, si è disponibili anche alla trasmissione di video del traffico ripresi in qualsiasi momento della giornata la Commissione ritenesse utile visionare.

E' falsa anche l'assunzione che l'incremento dei mezzi pesanti dovuti al nuovo progetto non è sopportabile dalla rete viaria: si parla di meno di un autocarro all'ora che si immette in una strada completamente libera. E' stato eseguito il calcolo analitico per dimostrare l'assoluta insignificanza della nuova immissione di traffico, ma ciò è evidente anche senza l'utilizzo di calcoli analitici.

## **OSSERVAZIONI ALLA COMUNICAZIONE DEL COMUNE DI CASTELLO DI GODEGO DEL 06.11.2020**

Come già descritto, la viabilità a nord è del tutto funzionale per l'utilizzo da parte di mezzi pesanti. Su via Grande, infatti, si riversano tutti gli autoarticolati della Breton spa e, risulta, quindi, impossibile quanto asserito dal Comune di Castello di Godego.

Lo stesso valga per via Pagnana: dai rilievi del traffico e dalle misurazioni prodotte, la sede stradale appare completamente compatibile al passaggio di mezzi pesanti.

Se non lo fosse, non potrebbero circolare nemmeno i numerosi trattori transitanti e tanto meno i mezzi agricoli "fuori sagoma".

Per quanto riguarda ancora la strettoia su via Pagnana, si ribadisce che non sono solo le dimensioni geometriche a creare una criticità, ma si devono rapportare ai flussi di traffico. Se i flussi sono molto bassi, come in questo caso, è molto difficile che due veicoli si incrocino nella strettoia e, quindi, la criticità si annulla e il posizionamento di un impianto semaforico risulta superfluo.

Non serve nemmeno l'installazione di un sistema automatico di controllo dei mezzi pesanti perché il controllo è già attuabile previa la visione di formulari, registri e DDT di carico.

Per quanto concerne il percorso verso nord, anche in questo caso non si rilevano criticità. L'incrocio su via Grande è idoneo e la carreggiata è in parte già regolamentare.

## **CONCLUSIONI**

Con riferimento a quanto descritto nel seguente documento e nella relazione di viabilità allegata, si precisa quanto segue:

- 1) La viabilità di via Pagnana, in entrambe le direttrici, tollera senza preclusioni di tonnellaggio il passaggio dei veicoli pesanti di progetto della Ditta

Gazzola e non appaiono criticità significative rapportate ai scarsi volumi di traffico presenti;

- 2) La realtà viaria di via Pagnana è ben visibile e rispecchia quanto descritto in tale documento. Si rimane disponibili a trasmettere video della situazione viaria o a incontrare i membri della commissione in loco;
- 3) Pertanto, l'aggravio di meno di un autocarro all'ora, con un impianto portato alla massima produzione consentita, è, quindi, del tutto marginale rispetto ad un traffico di per sé già quantitativamente insignificante;
- 4) Ad ogni buon conto la Ditta Gazzola, si è impegnata ad aderire alle richieste del Comune proponendo una cifra a beneficio pubblico da utilizzare ad esempio per le spese per allestire un impianto semaforico di cui, ovviamente, viene a beneficiare l'intera comunità;
- 5) Lo stato della viabilità stradale risulta buono. La presenza di fessurazioni non è dovuta a problematiche di portanza, ma di invecchiamento del manto stradale. Pertanto, la manutenzione di competenza va demandata all'amministrazione competente ex. Art. 208 del D.Lvo 152/2006.

Da tutta la documentazione prodotta, il progetto della Ditta Gazzola si ritiene, pertanto, del tutto compatibile con la viabilità esistente in via Pagnana.

Distinti saluti

Vedelago, lì 21 novembre 2020

*Ing. Milko Roncato*