
STUDIO AM. & Co. S.R.L.

CONSULENZA AMBIENTALE
PROGETTAZIONE IMPIANTI
QUALITÀ (ISO 9001:2000 - ISO 14001)
FORMAZIONE PROFESSIONALE
CONSULENZA ADR
IGIENE E SICUREZZA

Via delle Industrie n. 29/h

30020 Marcon (VE)

Tel. 041.5385307 - Fax. 041.2527420

e-mail: info@studioamco.it -

pec: studioamcosrl@pec.it

**IMPIANTO DI RECUPERO RIFIUTI NON PERICOLOSI
RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE
AUTORIZZAZIONE UNICA
PASSAGGIO DA REGIME SEMPLIFICATO A ORDINARIO
(art. 208 D.Lgs n. 152/2006)**

STUDIO DEL TRAFFICO

**VERIFICA ASSOGGETTABILITA' ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO
AMBIENTALE**

COMMITTENTE:



PREZERO POLYMERS ITALY SPA

SEDE LEGALE

Via dell'Artigianato n. 3
31010 Fonte (TV) – Località Onè
Tel. 0423 9462-35
Fax 0423 9462-19

SEDE STABILIMENTO

Via dell'Artigianato n. 3
31010 Fonte (TV) – Località Onè
Tel. 0423 9462-35
Fax 0423 9462-19

INDICE

1.0 DESCRIZIONE DELL'OFFERTA INFRASTRUTTURALE.....	3
2.0 SCENARIO PROGETTUALE – QUANTIFICAZIONE DEI FLUSSI INDOTTI	
7	
3.0 RICOSTRUZIONE DELLA DOMANDA DI TRAFFICO.....	9
4.0 ANALISI DEI LIVELLI DI SERVIZIO	15
5.0 CONCLUSIONI	19

1.0 DESCRIZIONE DELL'OFFERTA INFRASTRUTTURALE

L'impianto di recupero rifiuti della Ditta Prezero Polymers Italy Spa si colloca all'interno della Zona Industriale della frazione di Onè' del Comune di Fonte (TV) nella porzione Ovest della Provincia di Treviso a ridosso delle colline asolane e del Monte Grappa.

Il Comune di Fonte è organizzato attorno ai centri abitati di Onè e di Fonte Alto. Come molti comuni veneti la struttura insediativa degli abitati è andata consolidandosi lungo le principali vie di comunicazione. Nel caso specifico del Comune di Fonte, lo sviluppo del centro abitato di Onè è stato favorito dalla S.P. 248 Marosticana – Schiavonesca che consente il collegamento con il polo di Bassano e di Montebelluna.

Il territorio a Nord della suddetta provinciale è prevalentemente collinare inframezzato da terrazzamenti pianeggianti. I livelli altimetrici sono crescenti procedendo da Sud verso Nord. Come illustrato nell'immagine seguente, La Zona Industriale della frazione di Onè è delimitata da terreni di natura agricola.



Immagine 1

Fonte e Loria. E' una strada composta da una sola carreggiata a doppio senso di marcia con generalmente linea di mezzaria continua;

- SP 248 Schiavonesca-Marosticana che scorre in direzione Est- ovest collegando Vicenza con il Comune di Nervesa della Battaglia attraversando quindi la zona pedemontana che va dal capoluogo berico al Montello. La strada attraversa il centro abitato di Onè di Fonte, posto a Nord dell'area di impianto. E' una strada composta da una sola carreggiata a doppio senso di marcia con generalmente linea di mezzaria continua;
- SP 81 che collega il Comune di Caselle di Ativole al comune vicentino di Cassola. Scorre in direzione Est – Ovest, attraversando il centro abitato di Riese Pio X e Loria; E' una strada composta da una sola carreggiata a doppio senso di marcia con generalmente linea di mezzaria continua;
- Strada Pedemontana Veneta che scorre a Sud dell'area di impianto: trattasi di un'arteria ad alta velocità la quale connette il comune di Montecchio Maggiore nel Vicentino con il Comune trevigiano di Spresiano. Il casello più prossimo all'area di impianto è quello di Riese Pio X.

La strada a pedaggio è classificata come una strada di categoria B (extraurbana principale) presenta carreggiate indipendenti, separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso.

L'accesso principale all'impianto avviene direttamente da un accesso carraio prospiciente Via dell'Artigianato, la quale è direttamente collegata con la Strada Provinciale 20 Via Castellana. Via dell'Artigianato è da considerarsi come una strada a servizio della Zona Industriale di Onè di Fonte la quale è composta da una sola carreggiata a doppio senso di marcia come illustrato nell'immagine seguente:



Immagine 3: Via dell'Artigianato

L'immagine seguente illustra l'accesso alla SP20. Nel tratto di intersezione con Via dell'Artigianato la SP20 presenta un'unica carreggiata a doppio senso di marcia con una corsia per senso di marcia con generalmente linea di mezzaria continua.



Immagine 4: Intersezione con SP20

2.0 SCENARIO PROGETTUALE – QUANTIFICAZIONE DEI FLUSSI INDOTTI

La valutazione del traffico veicolare annesso all'impianto è direttamente collegato alle potenzialità impiantistiche di progetto, in termini di quantitativi giornalieri e annui trattabili.

La tabella seguente riassume la situazione attualmente autorizzata e quella di progetto:

PARAMETRO	STATO DI FATTO TON	STATO DI PROGETTO TON
Q.tà annua di rifiuti sottoposti a trattamento (R13 ed R3)	66.000	106.480

a ditta proponente oltre allo svolgimento dell'attività di recupero rifiuti, sottopone a trattamento anche materiale che ha cessato la qualifica di rifiuto (art. 184ter del D.Lgs n. 152/2006) e sottoprodotti (art. 184bis del D.Lgs n. 152/2006).

Al fine di affrontare le continue oscillazioni del mercato della plastica (il rifiuto costa meno del sottoprodotto o del materiale che ha cessato la qualifica di rifiuto), la ditta intende autorizzare al trattamento dei rifiuti la massima potenzialità dell'impianto.

Al fine di definire il traffico veicolare indotto dall'impianto di recupero rifiuti della ditta proponente si assumono i seguenti valori:

- per i veicoli in ingresso e in uscita l'organizzazione logistica prevede di utilizzare automezzi a portata maggiore con la finalità di ridurre il numero di ingressi e uscite dall'impianto. Vengono utilizzati automezzi con portata compresa tra 20 e 40 ton.
- L'organizzazione logistica aziendale prevede l'ottimizzazione dei flussi di ingresso e d'uscita anche in relazione al fatto che il servizio è sempre affidato a trasportatori terzi. Pertanto la tendenza maggiormente in uso e quella che gli automezzi viaggino sempre a pieno carico sia in ingresso che in uscita dall'impianto

- Le operazioni di carico e scarico avvengono durante cinque giorni alla settimana, dunque 260 giorni lavorativi all'anno.

Al fine di stimare il traffico veicolare indotto dalla configurazione di progetto, viene considerato che nell'arco dell'anno solare l'impianto riceva un tonnellaggio pari alla quantità massima di rifiuti in ingresso e faccia uscire eguale quantità.

STATO DI FATTO:

Le potenzialità impiantistiche autorizzate hanno indotto un traffico veicolare con punte massime pari a **25 automezzi con portata >35 q.li** in ingresso e in uscita dall'impianto.

Nel caso in esame non viene considerato l'apporto viabilistico dovuto ai dipendenti dell'azienda in quanto gli stessi sono in numero ridotto e provengono da diverse direzioni stradali.

STATO DI PROGETTO

Il traffico veicolare (> 35 q.li) stimato della configurazione di progetto sarà il seguente.

Traffico veicolare in ingresso

- massimo 5.324 veicoli/anno in ingresso, pari a 20 veicoli/giorno in ingresso
- minimo 2.662 veicoli/anno in ingresso, pari a 10 veicoli/giorno in ingresso

Traffico veicolare in uscita

- massimo 5.324 veicoli/anno in ingresso, pari a 20 veicoli/giorno in ingresso
- minimo 2.662 veicoli/anno in ingresso, pari a 10 veicoli/giorno in ingresso

Nella configurazione di progetto pertanto l'apporto viabilistico giornaliero massimo è pari a **40 automezzi > 35 q.li** (20 automezzi in ingresso e 20 automezzi in uscita) equamente distribuiti nell'arco della giornata (7-19). Durante il periodo notturno non vengono svolte operazioni di carico e scarico.

Nel caso in esame non viene considerato l'apporto viabilistico dovuto ai dipendenti dell'azienda in quanto gli stessi sono in numero ridotto e provengono da diverse direzioni stradali. La modifica impiantistica proposta non prevede un incremento del numero dei dipendenti presenti nella sede.

Attualmente l'attività svolta dalla Ditta Prezero Polymers Italy Spa comporta un traffico veicolare in ingresso e in uscita distribuito su 5 giorni lavorativi pari al massimo a 25 automezzi > 35 q.li.

Considerando che il traffico veicolare massimo relativo alla configurazione di progetto è stato stimato in 40 automezzi in ingresso e in uscita, la modifica impiantistica proposta prevede un **incremento del traffico veicolare rispetto allo stato di fatto riscontrabile di al massimo 15 mezzi giorno** in ingresso e in uscita dall'impianto in aggiunta agli esistenti.

Come sopra indicato gli automezzi giornalieri in ingresso e in uscita presentano una portata superiore ai 35 q.li.

Considerando che l'ingombro dinamico, unitamente alle diverse capacità di accelerazione e frenata varia a seconda delle categoria di utenza; al fine di poter instaurare rapporti di equivalenza tra le varie componenti, si esprime il dato di traffico in termini di veicoli equivalenti, attribuendo ai veicoli pesanti un prudenziale coefficiente moltiplicatore x2.

Pertanto, l'apporto giornaliero in termini di veicoli equivalenti è pari a **80 veic.eq/giorno**, distribuiti uniformemente nell'arco del periodo diurno (7-19).

3.0 RICOSTRUZIONE DELLA DOMANDA DI TRAFFICO

Il flusso veicolare in uscita dall'area di impianto si dirama principalmente in direzione Sud lungo la SP20 Via castellana in modo da evitare il transito verso il centro abitato di Onè di Fonte.

La SP20 Via Castellana è una strada che scorre in direzione Nord Sud e collega la frazione di Paderno del Grappa a Castello di Godego attraversando i Comuni del territorio trevigiano di Fonte e Loria. E' una strada composta da una sola carreggiata a doppio senso di marcia con generalmente linea di mezzaria continua.

E' una strada di competenza della Provincia di Treviso, la quale raccoglie i dati sul traffico lungo la rete stradale di sua competenza con cadenza annuale.

Nel caso in esame vengono presi in considerazione i dati relativi alla postazione di rilevamento TVSP020-2 posta lungo il lato destro della SP20 al Km 8 +580 nel Comune di Fonte.

L'immagine seguente illustra il punto esatto di posizionamento della postazione di rilevamento.

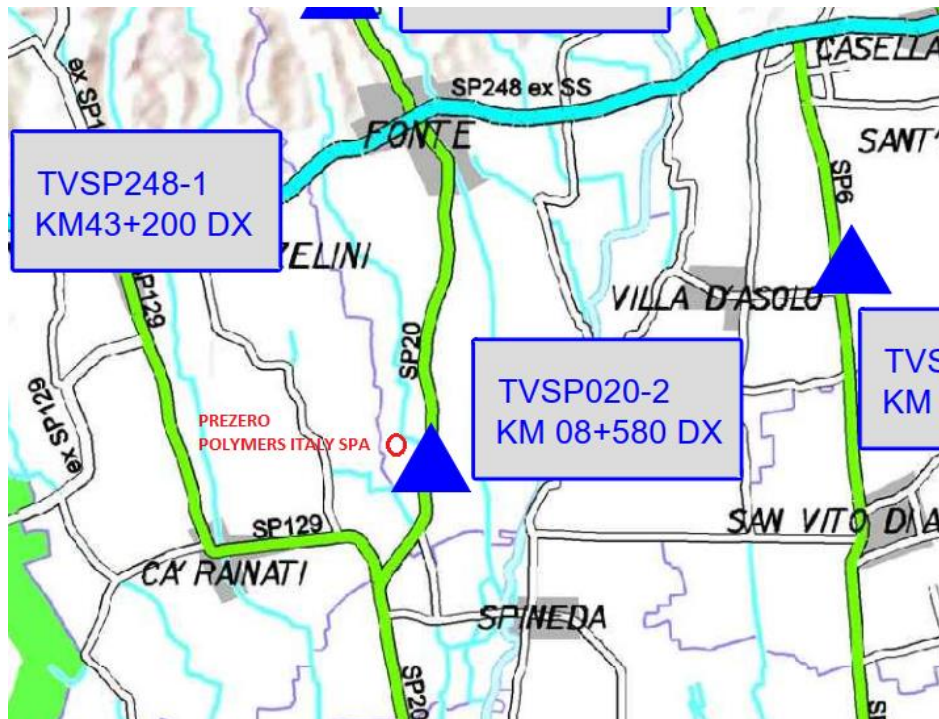



Immagine 5: Stazione di rilevamento

Gli ultimi dati disponibili per la stazione di rilevamento in esame risalgono all'anno 2016.

Riepilogo Annuale 2016

Sito: 01000202 Strada: S.P.020 Di Fonte Abitato: Fonte Centro Km: 8,580 Periodo: 2016 

	N° Giorni	Traffico Med. Diurno			Traffico Med. Nott.			Traffico Med. Giorn.			Traffico Pesanti Med. Giorn.			Percent. Pesanti Med. Giorn.		
		Feriali	Festivi	Totale	Feriali	Festivi	Totale	Feriali	Festivi	Totale	Feriali	Festivi	Totale	Feriali	Festivi	Totale
Gennaio	0															
Febbraio	0															
Marzo	0															
Aprile	0															
Maggio	0															
Giugno	0															
Luglio	0															
Agosto	0															
Settembre	0															
Ottobre	0															
Novembre	0															
Dicembre	7															
		5121	3814	4934	984	1001	987	6105	4815	5921	367	44	321	6%	1%	5%

	N° Giorni	Flusso Med Orario Diurno			Flusso Med. Orario Nott.			Flusso Med. Orario Giorn.		
		Feriali	Festivi	Totale	Feriali	Festivi	Totale	Feriali	Festivi	Totale
Gennaio	0									
Febbraio	0									
Marzo	0									
Aprile	0									
Maggio	0									
Giugno	0									
Luglio	0									
Agosto	0									
Settembre	0									
Ottobre	0									
Novembre	0									
Dicembre	7									
		427	318	411	82	83	82	509	401	493

Per Flusso medio orario diurno si intende il numero di veicoli che sono transitati nella sezione di rilevamento in un'ora compresa tra le 07.00 e le 00.00.

Per Flusso medio orario notturno si intende il numero di veicoli che sono transitati nella sezione di rilevamento in un'ora compresa tra le 00.00 e le 7.00 del mattino.

Per Flusso medio orario giornaliero si intende la somma del Flusso medio orario diurno e del Flusso medio orario notturno.

Per traffico medio diurno si intende il rapporto tra il numero di veicoli che transitano in una determina sezione (da riferirsi quindi ad entrambi i sensi di marcia) ed i giorni di rilevamento (che nel caso in esame sono 7 giorni) per il solo periodo diurno (orari compresi tra le 07.00 e le 00.00);

Per traffico medio notturno si intende il rapporto tra il numero di veicoli che transitano in una determina sezione (da riferirsi quindi ad entrambi i sensi di marcia) ed i giorni di rilevamento (che nel caso in esame sono 7 giorni) per il solo periodo notturno (orari compresi tra le 00.00 e le 07.00);

Per traffico giornaliero medio si intende la somma del traffico medio diurno e del traffico medio notturno.

Nel seguito si riporta la tabella riassuntiva.

ANNO 2016	Feriali	Festivi	Totale
Traffico medio diurno (veic)	5121	3814	4934
Traffico medio notturno (veic)	984	1001	987
Traffico medio giornaliero (veic)	6105	4815	5921
Traffico pesanti Medio Giornaliero (veic)	367	44	321
Percentuale pesanti Medio Giornaliero	6%	0,9	5,4%
Flusso Medio Orario diurno (veic/h)	427	318	411
Flusso Medio Orario Notturno (veic/h)	82	83	82
Flusso Medio Orario Giornaliero (veic/h)	509	401	493

Dalle rilevazioni effettuate il numero di veicoli viene suddiviso tra traffico leggero e traffico pesante da intendersi come veicoli e complessi di veicoli per il trasporto di cose, di massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t.

Dall'analisi dei dati sopra riportati emerge che:

- Il traffico lungo l'arteria stradale in esame è distribuito maggiormente durante le ore diurne dei giorni feriali. I dati forniti dalle rilevazioni effettuate dalla Provincia di Treviso non permettono di capire la distribuzione oraria delle maggiori punte di traffico. E' da intendersi però che le ore di maggior afflusso sulla rete stradale sono in orario diurno comprese tra le 07.00 e 09.00 e le tra le 17.00 e 19.00. Le operazioni di carico e scarico verso l'area di impianto della Ditta Prezero Polimers Italy Spa vengono svolte esclusivamente in orario diurno, durante i giorni feriali e sono uniformemente distribuite nell'arco della giornata in modo da non interferire con gli orari di punta della normale viabilità locale;
- Dall'analisi dei dati emerge che la percentuale di veicoli pesanti transitati nella sezione di riferimento durante il periodo di rilevamento è pari a circa il 5% dei mezzi totali; percentuale assai irrisoria rispetto ai volumi di traffico leggero rilevati.
Gli automezzi in ingresso e in uscita dall'impianto di Prezero Polimers Italy Spa sono da considerarsi tutti mezzi pesanti e pertanto considerando che nell'anno di rilevamento l'impianto era in esercizio, gli automezzi in ingresso e in uscita al giorno relativi alla configurazione impiantistica del 2016 sono da intendersi all'interno di tale percentuale rilevata.

I dati reperibili sul regime veicolare dell'arteria stradale di riferimento sono aggiornati all'anno 2016; per poter verificare la sostenibilità dei volumi di traffico indotti dal progetto con gli attuali valori è stata eseguita una stima dei valori di traffico veicolare tra il 2016 e il 2024 utilizzando il trend di crescita media riportato nel "Rapporto Ambientale" del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto (2020-2030) di cui se ne riporta un estratto.

Trend crescita media della domanda per componente di traffico e scenario di crescita

Previsione di crescita media annua Intervallo temporale di riferimento anno 2019-2030	Leggeri	Pesanti
tendenziale provvisorio	1.5%	1.7%

A partire dai dati validati sul traffico veicolare leggero e pesante rilevati dalla Provincia di Treviso e riferiti all'ultimo anno disponibile (2016), tramite gli incrementi tendenziali di traffico dei mezzi leggeri e pesanti indicati nel Piano Regionale dei Trasporti 2030, si sono stimati dei valori attuali del numero di mezzi leggeri e pesanti in transito nell'anno 2021 per la stazione di rilevamento in oggetto della rete viaria principale afferente al sito di progetto. La seguente tabella riporta i risultati della simulazione, considerando il parametro del Traffico medio diurno feriale e del Flusso Medio Orario diurno feriale, in quanto il traffico generato dall'attività di impianto avviene solo durante i giorni feriali ed è distribuito nell'orario diurno.

ANNO		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
SP20	TDM fr (MEZZI LEGGERI)	4754	4825	4898	4971	5045	5121	5198	5.276	5.355
	TDM fr (MEZZI PESANTI)	367	373	379	386	392	400	407	414	421
	Flusso Medio Orario diurno	427	434	440	448	455	462	469	478	486

4.0 ANALISI DEI LIVELLI DI SERVIZIO

I Livelli di Servizio (LOS) di una tratta stradale è una misura della qualità del deflusso veicolare in quella tratta. In pratica si può definire come la misura della prestazione della strada nello smaltire il traffico. Si tratta quindi di un indice maggiormente significativo rispetto alla conoscenza del flusso massimo e della capacità.

La classificazione qualitativa della congestione è eseguita in genere secondo una scala di sei lettere (da A ad F) la quale individua le situazioni operative migliori (LOS A) e le condizioni operative peggiori (LOS F).

Vengono pertanto definiti i seguenti stadi di circolazione:

LOS A	Circolazione Libera, cioè ogni veicolo si muove senza alcun vincolo ed in libertà assoluta di manovra entro la corrente: massimo confort, flusso stabile
LOS B	Il tipo di circolazione può considerarsi ancora libera ma si verifica una modesta riduzione della velocità e le manovre cominciano a risentire della presenza degli altri utenti: confort accettabile, flusso stabile
LOS C	La presenza di altri veicoli determina vincoli sempre maggiori nel mantenere la velocità desiderata e nella libertà di manovra: si riduce il confort mantenendo il flusso ancora stabile
LOS D	Si restringe il campo di scelta della velocità e la libertà di manovra; si ha elevata densità ed insorgono problemi di disturbo: si abbassa il confort ed il flusso può diventare instabile
LOS E	Il flusso si avvicina al limite della capacità compatibile e si riducono la velocità e la libertà di manovra: il flusso diviene instabile in quanto anche modeste perturbazioni possono causare fenomeni di congestione
LOS F	Il flusso forzato: il volume veicolare smaltibile si abbassa insieme alla velocità; si verificano facilmente condizioni instabili di deflusso fino all'insorgere di forti fenomeni di accodamento.

La stima dei livelli di servizio è effettuata facendo riferimento a specifici modelli analitici.

Tra i modelli, quelli che riscontrano maggiore attendibilità a livello internazionale sono quelli contenuti nell'Highway Capacity Manual (HCM) nelle sue versioni del 1985 e del 2000.

Sia il HCM 1985 che il HCM 2000 stimano i LOS delle strade in condizioni di deflusso ininterrotto, ovvero in relazione a correnti veicolari nell'ambito delle quali gli elementi interni ed esterni della stessa corrente sono tali da non determinare interruzioni della circolazione o da imporre variazione della velocità dei mezzi.

I modelli HCM 1985 e 2000 nascono da rilievi e considerazioni tecniche inerenti prevalentemente la circolazione veicolare negli Stati Uniti. Questo implica la necessità di adattare le modalità di analisi alle situazioni locali della nostra rete fortemente vincolata da elementi di contorno.

Nello specifico, come indicato nelle Linee Guida per la stesura degli studi di traffico nelle istruttorie di VIA della Provincia di Vicenza del 14.06.2020, si applicano i seguenti adattamenti:

Nella modellistica HCM 1985, per le infrastrutture a carreggiata unica:

- Utilizzare un valore della capacità pari a 3.200 veicoli/ora (complessivi nei due sensi di marcia)
- Utilizzare come parametro di riferimento per il passaggio da un LOS al successivo dei rapporti flussi/capacità del 20% superiori rispetto a quelli della metodologia statunitense

Strade a carreggiata unica (ed una corsia per senso di marcia)
LOS HCM 1985 HCM 2000

LOS	HCM 1985		HCM 2000	
	Flusso / Capacità	Flusso (veicoli/ora)	PTSF (%)	Flusso (veicoli/ora)
A	0,18	~ 575	40	~ 575
B	0,32	~ 1.042	60	~ 1.042
C	0,52	~ 1.650	77	~ 1.650
D	0,77	~ 2.450	88	~ 2.450
E	> 0,77	FLUSSI BIDIREZIONALI	> 88	FLUSSI BIDIREZIONALI

I flussi sopra indicati sono flussi bidirezionali.

Le verifiche alla rete viaria non possono prescindere dall'esposizione di alcuni riferimenti teorici. I principali indici ai quali si farà riferimento sono i seguenti:

- Volume di traffico orario o Flusso orario (veic/h): numero di veicoli che transita, o che si prevede che transiterà in un'ora, attraverso una data sezione di una corsia o di una strada;
- Portata veicolare Q: numero di veicoli transitati o che si prevede transiterà, in una sezione della strada durante un intervallo di tempo inferiore all'ora; equivale al prodotto della densità per la velocità media di deflusso
- Portata di servizio: flusso massimo gestibile con un determinato livello di servizio
- Capacità C: la portata massima relativa ad un determinato periodo di tempo che, in una sezione di una corsia o di una strada, per determinate condizioni della strada stessa, dell'ambiente e del traffico, ha sufficiente probabilità di non essere superata. Dal punto di vista tecnico assume un valore soddisfacente quando si mantiene superiore alla portata

Nell'ambito dell'ampio panorama delle metodologie di valutazione del LOS, risulta particolarmente efficace un metodo semplificato che definisce le condizioni operative in funzione dei soli due parametri:

- Flusso veicolare (o portata oraria);
- Capacità oraria

La semplificazione apportata porta a valutazioni utili ma allo stesso tempo indicative in quanto la qualità della circolazione è condizionata da innumerevoli fattori presenti lungo il tracciato quali accessi, intersezioni rotatorie etc..

Nel caso in esame, sulla base delle caratteristiche geometriche e dello sviluppo planimetrico delle sezioni stradali si assume quale volere di Capacità oraria comprensiva delle due direzioni di marcia 3.200 veicoli equivalenti/h.

Pertanto in relazione ai parametri attuali in corrispondenza della sezione di analisi si può indicare che:

Strada	Sezione	Caratteristiche	Capacità Veic. Eq/h	Flusso Medio Orario Diurno (Veic/h)	LOS
SP20	Stazione rilevamento Provincia di Treviso (TVSP020-2) Comune di Fonte Km 8 +58	Strada ad una carreggiata con una corsia per senso di marcia con ridotte interferenze laterali	3.200 (bidirezionale)	486	A

La variante progettuale in esame prevede un incremento del flusso di traffico veicolare di 15 veicoli al giorno. A scopo cautelativo, si suppone che tutto il flusso veicolare sia distribuito in un'ora.

In relazione all'incremento del traffico dovuto alla variante progettuale in esame si illustra nella seguente tabella i LOS ottenuti.

Strada	Sezione	Capacità Veic. Eq/h	Flusso Medio Orario Diurno (Veic/h)	LOS (Flusso/ Capacità)	Flusso di progetto (Veic/h)	LOS (Flusso/ Capacità)
SP20	Stazione rilevamento Provincia di Treviso (TVSP020-2) Comune di Fonte Km 8 +58	3.200 (bidirezionale)	486	A	501	A

Ne consegue che l'esercizio dell'impianto sia attuale che nella configurazione di progetto non comporta variazioni del Livello di servizio della sezione in esame.

5.0 CONCLUSIONI

Dall'analisi sopra descritta è emerso che l'attività di impianto della Ditta Prezero Polymers Italy Spa:

- comporta nella configurazione di progetto, una ridotta generazione di traffico veicolare commerciale pesante lungo la SP20 pari a 40 veicoli giorno in ingresso e in uscita; la modifica impiantistica proposta prevede un aggravio veicolare rispetto allo stato di fatto riscontrabile di al massimo 15 mezzi giorno.
- tale incremento non modifica gli attuali livelli di servizio della sezione in esame della SP20
- Considerando che la SS20 è un'arteria sviluppata, caratterizzata da un flusso costante di mezzi commerciali, l'impatto dovuto ai mezzi connessi con l'attività dell'impianto (sia nella configurazione di fatto che in quella di progetto) risulterà trascurabile.

Marcon, lì 15/03/2024

il Tecnico