
IMPIANTO DI RECUPERO RIFIUTI

**RICHIESTA DI MODIFICA AUTORIZZAZIONE UNICA
DETERMINA N. 2922/2021 PROT. N. 64713 DEL 29.11.2021
(ART. 27-BIS D.LGS N. 152/2006)**

DOCUMENTO

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

STUDIO DEL TRAFFICO

PROPONENTE



VENETA RAW MATERIAL S.R.L.

IN FORMA ABBREVIATA

V.R.M. S.R.L.

C.F. e P.IVA 08620470156

SEDE LEGALE

Via Fiume n. 6
Este (PD)

SEDE STABILIMENTO

Via Bastiette
Mira (VE)

CONSULENZA AMBIENTALE:

Studio AM. & CO. Srl

Via dell'Elettricità n. 3/d

30175 Marghera (VE)

Tel. 041.5385307 Fax. 041.2527420

e-mail david.massaro@studioamco.it

PROGETTAZIONE DI PROCESSO:

Veneta Mineraria SpA

Via Atheste, n. 16/C

35042 Este (PD)

Tel. 0429.612611

e-mail info@venetamineraria.it

INDICE

1.0 DESCRIZIONE DELL'OFFERTA INFRASTRUTTURALE.....	3
2.0 SCENARIO PROGETTUALE – QUANTIFICAZIONE DEI FLUSSI INDOTTI.....	8
3.0 RICOSTRUZIONE DELLA DOMANDA DI TRAFFICO.....	11
4.0 ANALISI DEI LIVELLI DI SERVIZIO	16
5.0 CONCLUSIONI	20

1.0 DESCRIZIONE DELL'OFFERTA INFRASTRUTTURALE

L'impianto di recupero rifiuti di ceneri di pirite della Ditta Veneta Raw Material Srl è collocato in Comune di Mira in Via Bastiette, in una zona di transizione tra l'area industriale di Porto Marghera e le aree agricole e lagunari della frazione di Giare.

Si colloca all'interno della porzione di territorio del Comune di Mira sviluppata lungo la SS309 Romea, caratterizzata da un forte contrasto tra infrastrutture industriali, paesaggi agricoli e differenti ecosistemi lagunari.

Il Comune di Mira è infatti organizzato in una zona centrale che si sviluppa lungo il Naviglio del Brenta, mentre la zona lungo la SS309 guarda la Laguna Sud di Venezia.

La SS309 agisce proprio come una dorsale infrastrutturale che taglia il territorio suddividendo la parte del territorio fortemente antropizzata da quella dove l'antropizzazione cede il passo al territorio lagunare. La SS309 attraversa le frazioni a Sud del centro di Mira, in particolare la zona di Gambarare e le aree limitrofe alla Malcontenta.

Come illustrato nell'immagine seguente, la zona in esame è delimitata da terreni di natura agricola e dalla zona commerciale, fortemente antropizzata situata lungo la SS309.

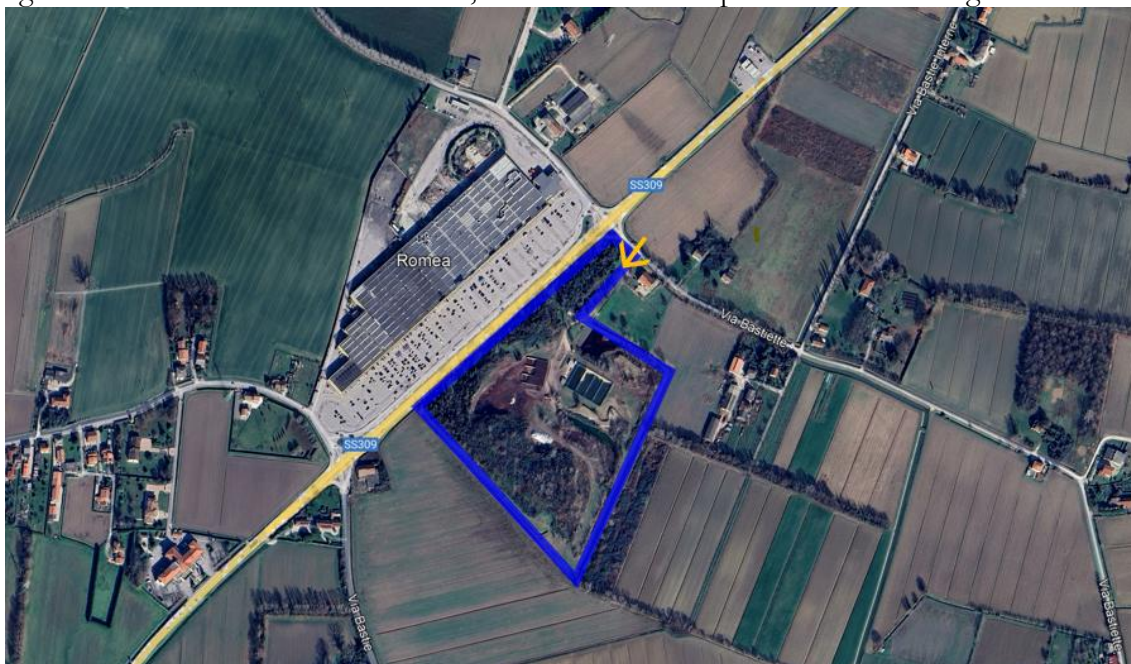


Immagine 1: area di impianto

Come illustrato nell'immagine seguente la principale arteria viaria del territorio circostante è la SS 309 Romea e tutto il flusso del traffico veicolare in ingresso e in uscita dall'area in esame è sempre direzionato lungo tale l'arteria viaria principale che funge da collegamento principale che unisce Venezia a Ravenna, senza interferire con i contesti residenziali di sorta.



Immagine 2

L'accesso principale all'impianto avviene direttamente da un accesso carraio prospiciente Via Bastiette, la quale è direttamente collegata con la SS 309 Romea.

Via Bastiette è una strada extraurbana secondaria di tipo rurale la cui funzione principale è connettere la frazione di Dogaletto con le aree agricole circostanti e con la SS 309 Romea.

Si presenta come una strada a doppia corsia ma con sezione ridotta delimitata direttamente da fossati di scolo o campi coltivati.



Immagine 3: Accesso all'area di impianto

In corrispondenza dell'intersezione con la SS309, la sede stradale di Via Bastiette presenta un ampliamento di sezione. Tale geometria è progettata per agevolare il raggio di curvatura e consentire ai mezzi diretti all'impianto di eseguire le manovre di accesso in piena sicurezza e fluidità, come illustrato nell'immagine seguente.



Immagine 4: Carreggiata Via Bastiette

L'immagine seguente illustra l'intersezione tra Via Bastiette e la SS309 Romea. Nel tratto di intersezione con Via Bastiette la SS309 presenta un'unica carreggiata a doppio senso di marcia con una corsia per senso di marcia con generalmente linea di mezzaria continua. E' presente una corsia centrale per la svolta a sinistra (per i mezzi provenienti da Sud) e a destra (per i mezzi provenienti da Nord).



Immagine 5: Intersezione con SS309



Immagine 6: punto di intersezione SS309 direzione Sud



Immagine 7: punto di intersezione SS309 direzione Nord

2.0 SCENARIO PROGETTUALE – QUANTIFICAZIONE DEI FLUSSI INDOTTI

La valutazione del traffico veicolare annesso all'impianto è direttamente collegata al quantitativo di ceneri di pirite allontanate mediamente su base annua sia come rifiuto che come EOW.

Nel caso specifico la proposta di progetto riportata in Relazione Tecnica prevede un cronoprogramma di allontanamento delle ceneri di pirite dal Sito pari a circa 40 anni basato sul mercato di vendita attuale. Tale nuovo cronoprogramma si focalizza sulle seguenti considerazioni:

- 1) Quantità di ceneri di pirite presenti in sito: 460.000 mc, corrispondenti a circa 920.000 ton;
- 2) Quantità massima giornaliera di rifiuti effettivamente trattabile: 450 ton/giorno;
- 3) Giorni lavorativi all'anno: 60;
- 4) Quantità di ceneri allontanate su base annua come rifiuto o EoW: 23.000 ton;

La previsione della ditta proponente è infatti quella di allontanare mediamente 23.000 ton/anno di ceneri di pirite come EoW.

Ai fini del calcolo del traffico veicolare indotto dall'attività si assumono i seguenti valori:

- Un lotto di EOW prodotta è pari al massimo a 3.000 ton;
- Nella condizione limite si prevede che il lotto di Eow (3.000 ton) sia composto da una miscela formata dal 40% di rifiuti (ceneri di pirite presenti in sito) e dal 60% di materiale proveniente dall'esterno.
- Il quantitativo di materia prima che arriva da fuori sito (1.800 ton) sufficiente alla gestione di un lotto di EOW (3.000 ton) entra in impianto nell'arco temporale di 6 giorni lavorativi;
- Al fine di caratterizzare analiticamente il lotto di Eow si impiegano circa 10 gg lavorativi;
- L'allontanamento di un lotto di Eow (3.000 ton) avviene nell'arco temporale di 10 giorni lavorativi al fine di compiere le operazioni di carico mitigando le polveri potenzialmente prodotte

- 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 di 25 ton;
- Gli automezzi che giungono in impianto per l'allontanamento dell'EoW, non arrivano vuoti bensì carichi del terreno di riporto da utilizzare a chiusura del trattamento di ciascun lotto.

Da quanto sopra si desume che:

- Nell'arco temporale di un anno verranno allontanati, nelle previsioni di progetto, circa 8 lotti di Eow
- Per la produzione di un lotto (comprensiva sia dei tempi di movimentazione e trattamento, sia dei tempi di caratterizzazione analitica, sia dei tempi di carico degli automezzi in uscita dal sito) si impiegano circa 26 giorni lavorativi (pari a circa un mese).

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

Traffico veicolare in ingresso

- 72 mezzi/mese (1.800 ton/25) distribuiti in 6 giorni lavorativi pari a **12 veicoli/giorno** in ingresso in impianto
- 12 veicoli giorno vuoti in ingresso in impianto distribuiti in 10 giorni lavorativi

Traffico veicolare in uscita

- 120 mezzi/mese (3.000 ton/25) distribuiti in 10 giorni lavorativi, pari a **12 veicoli/giorno in uscita** dall'impianto
- 12 veicoli giorno vuoti in uscita dall'impianto distribuiti in 6 giorni lavorativi

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.

Si precisa che nell'arco di produzione di un lotto di EoW, gli ingressi di automezzi in impianto relativi alla materia prima necessaria alla produzione dell'Eow non avvengono mai in concomitanza con le operazioni di allontanamento dell'EOW.

Quindi la condizione peggiorativa che si può verificare nell'arco di un ciclo di produzione di un lotto di Eow è pari a **12 veicoli (>35q.li) giorno** in ingresso e **12 veicoli (>35 q.li) in uscita** dall'impianto i quali saranno equamente distribuiti nell'arco della giornata (7-19).

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 **48 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 esclusivamente lungo l'arteria direttrice principale SS309 Romea sia in direzione Nord (Venezia) sia in direzione Sud (Ravenna).

La SS309 in esame è sotto la rete di competenza di Anas, la quale raccoglie i dati sul traffico lungo la rete stradale di sua competenza con cadenza mensile. Il sistema automatico di rilevamento statistico del traffico, costituito da circa 1.200 sezioni di conteggio, è distribuito sull'intera rete Anas: tutti i sensori inviano i propri dati ad un sistema di monitoraggio centralizzato denominato PANAMA (Piattaforma Anas per il Monitoraggio e l'Analisi), che provvede alla verifica ed elaborazione dei trend dell'Indice di Mobilità Rilevata.

La veridicità dei dati acquisiti, ovvero la capacità dei sensori di rilevare la realtà effettivamente in transito nella sezione, viene inoltre valutata dal personale Anas con controlli a campione effettuati attraverso un rilievo a vista. Il personale Anas utilizza una tecnologia che permette l'acquisizione di video dei veicoli effettivamente in transito sulla sezione con la sovrapposizione simultanea della stringa di dati rilevati dalla centralina locale. Il filmato viene successivamente visualizzato in ufficio, fase nella quale si rilevano tutti gli errori sia di conteggio sia di classificazione, e quindi si valuta la bontà del dato restituito in automatico rispetto la realtà su strada.

Nel caso in esame vengono presi in considerazione i dati relativi alla postazione di rilevamento Anas n. 1334 posta lungo la SS309 al Km 112 +494 nel Comune di Campagna Lupia.

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

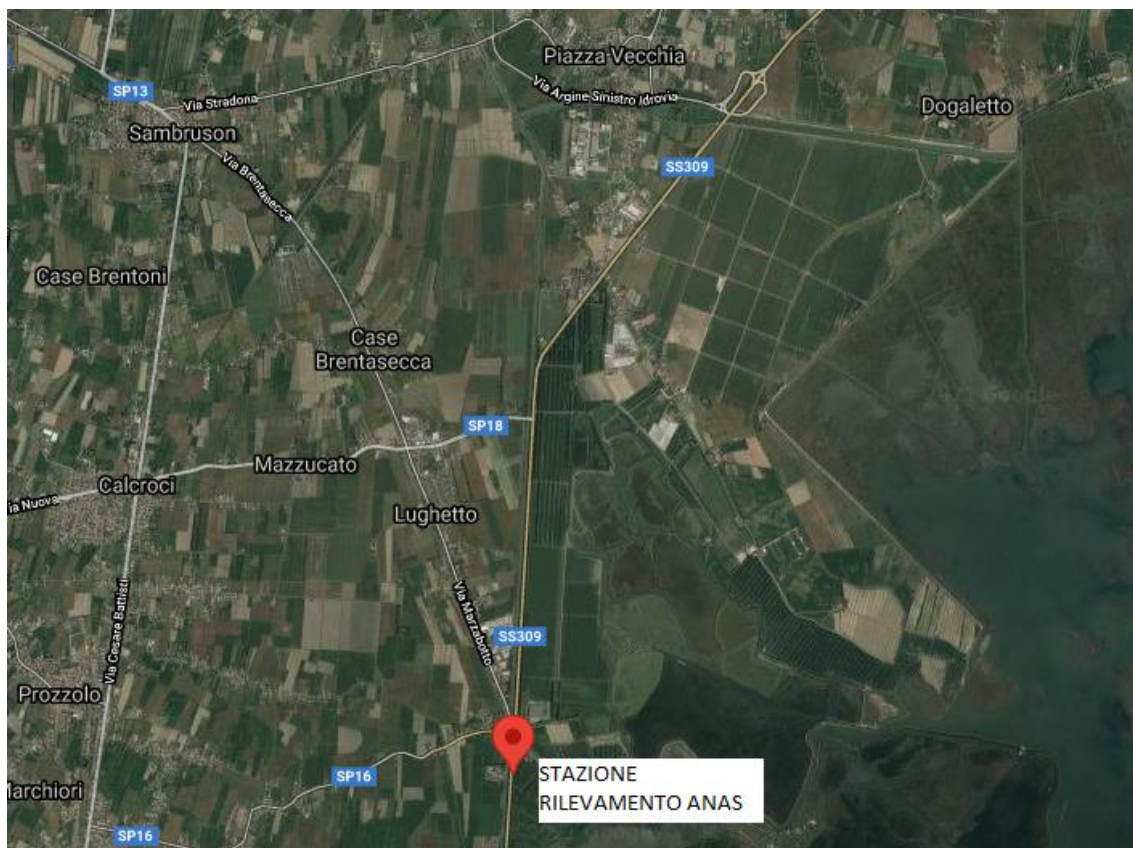


Immagine 5: Stazione di rilevamento

Dalla rete dei sensori del Sistema Panama viene calcolato il Traffico Giornaliero Medio Annuo (TGMA) sulla base dei dati raccolti dalle singole postazioni.

Il TGMA viene calcolato come media aritmetica del traffico misurato nelle giornate valide che costituiscono il campione di riferimento; una giornata di dati è considerata valida se la centralina non segnala malfunzionamenti e se sono caricati a sistema i dati per almeno il 98% dei 288 intervalli da 5 minuti previsti in una giornata.

In relazione alla modalità di calcolo del TGMA, per ogni postazione viene verificato che il numero di giornate con dati validi sia superiore alla soglia minima impostata. Qualora tale condizione non sussista, il dato di TGMA non viene pubblicato.

I dati di TGMA sono valori bidirezionali, calcolati con riferimento a sezioni di conteggio.

Gli ultimi dati disponibili per la stazione di rilevamento in esame sono relativi ai monitoraggi svolti nel 2024 e nell'anno 2023, di cui si riporta un estratto:

Tratta	Strada	Km	Comune	Pr	Consistenza gg	Leggeri	Pesanti
50023	SS309	22,399	Comacchio	FE	316	8.529	3.111
50024	SS309	31,465	Comacchio	FE	364	8.763	2.591
1333	SS309	86,469	Chioggia	VE	359	19.889	2.638
1334	SS309	112,494	Campagna Lupia	VE	353	14.151	2.912
3150	SS318	2,383	Perugia	PG	192	19.021	1.261
10019	SS318	35,64	Gualdo Tadino	PG	365	10.002	981
410004	SS318VAR	9,818	Valfabbria	PG	365	13.006	1.015

Immagine 6: TGMA – dati Anas 2024

1517	SS303	2,044	IVIRADELLA ECRANO	AV	348	3.119	62
15016	SS303	15,697	Sturno	AV	360	1.799	64
50023	SS309	22,399	Comacchio	FE	347	8.973	3.170
1332	SS309	68,175	Porto Viro	RO	283	12.898	2.667
1333	SS309	86,469	Chioggia	VE	350	20.960	2.717
1334	SS309	112,494	Campagna Lupia	VE	349	14.234	2.867
3150	SS318	2,383	Perugia	PG	351	18.324	1.103
10019	SS318	35,64	Gualdo Tadino	PG	360	9.980	1.049
410004	SS318VAR	9,818	Valfabbria	PG	360	13.371	1.002
501026	SS32	24,717	Pombia	NO	360	15.244	308

Immagine 7: TGMA – dati Anas 2023

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:

- I dati di TGMA forniti da Anas 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 e in uscita l'area di impianto della Ditta V.R.M. Srl 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 17% dei mezzi totali; percentuale assai irrisoria rispetto ai volumi di traffico leggero rilevati.

Gli automezzi in ingresso e in uscita dall'impianto di V.R.M. Srl sono da considerarsi tutti mezzi pesanti.

La configurazione di progetto, che prevede una incidenza pari a **48 veic.eq/giorno**, **è da considerarsi trascurabile sul dato di TGMA relativo ai mezzi pesanti misurato nell'anno 2023 e nell'anno 2024.**

I dati reperibili sul regime veicolare dell'arteria stradale di riferimento sono aggiornati all'anno 2024; per poter verificare la sostenibilità dei volumi di traffico indotti dal progetto con gli attuali valori misurati è stata eseguita una stima dei valori di traffico veicolare tra il 2024 e il 2030 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 da Anas e riferiti all'ultimo anno disponibile (2024), 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 nel periodo 2025-2030 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 TGMA.

ANNO	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
------	------	------	------	------	------	------	------

SP20	TGMA (MEZZI LEGGERI)	14.151	14.363	14.579	14.797	15.019	15.244	15.473
	TGMA (MEZZI PESANTI)	2.912	2.962	3.012	3.063	3.065	3.115	3.168

Considerando il cronoprogramma di progetto distribuito nell'arco di 40 anni, dai dati disponibili si evidenzia che l'incidenza del traffico indotto dall'attività di V.R.M. Srl è trascurabile.

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 valore 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
SS 309	Tratta da Chioggia a Mestre	Strada ad una carreggiata con una corsia per senso di marcia con ridotte interferenze laterali	2.400 (bidirezionale)	2.000 veic.eq/h	E

La variante progettuale in esame prevede un incremento del flusso di traffico veicolare di 48 veicoli equivalenti 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)
SS 309	Tratta da Chioggia a Mestre	2.400 (bidirezionale)	2.000	E	2048	E

Ne consegue che l'esercizio dell'impianto 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 della Ditta V.R.M. Srl nella configurazione di progetto esposta:

- Tutto il flusso del traffico veicolare in ingresso e in uscita dall'area in esame è sempre direzionato lungo la SS309 Romea, arteria viaria principale che funge da collegamento principale tra Venezia e Ravenna;
- L'accesso e l'uscita dall'impianto avviene da Via Bastiette (strada extraurbana secondaria di tipo rurale); in corrispondenza dell'intersezione con la SS309, la sede stradale di Via Bastiette presenta un ampliamento di sezione. Tale geometria è progettata per agevolare il raggio di curvatura e consentire ai mezzi diretti all'impianto di eseguire le manovre di accesso in piena sicurezza e fluidità;
- La configurazione impiantistica di progetto comporta una ridotta generazione di traffico veicolare pesante lungo la SS309 "Romea" pari a 48 veicoli equivalenti giorno in ingresso e in uscita; l'incidenza è da considerarsi trascurabile sul dato di TGMA relativo ai mezzi pesanti misurato nell'anno 2023 e nell'anno 2024.
- Considerando che la SS309 è un'arteria sviluppata, caratterizzata da un flusso costante di mezzi pesanti, l'impatto dovuto ai mezzi connessi con l'attività dell'impianto risulterà trascurabile. Il traffico veicolare indotto dalla configurazione di progetto non modifica infatti gli attuali livelli di servizio della sezione in esame della SS309;
- Considerando il cronoprogramma di progetto distribuito nell'arco di 40 anni, dai dati disponibili si evidenzia che l'incidenza del traffico indotto dall'attività di V.R.M. Srl è trascurabile.

Marcon, li 10.02.2026

i Tecnici

