


COMUNE DI ROVATO

Sportello
Unico
Attività
Produttive

Progetto di espansione di attività produttiva esistente

secondo la procedura di cui al D.P.R. 7 settembre 2010 n.160 già D.P.R. 20 ottobre 1998 n. 447/98

COMMITTENTE-PROPONENTE		
<p>EURAL GNUTTI S.P.A. Stabilimento di Rovato Via S. Andrea, 3 25038 Rovato (Brescia) Italia P.IVA 00566100988</p>		
PROGETTO		
<p><i>Consulenza Operativa:</i> Componente urbanistica generale, da Piano attuativo e paesistica</p> <p>ERMES BARBA - MAURO SALVADORI ARCHITETTI ASSOCIATI</p> <p>P.zza Roma 3 - Villanuova S/C (Bs) TEL.0365 373650 FAX 0365 31059 architetti.associati@barbasalvadori.it www.barbasalvadori.it</p>	<p><i>Progetto componente edilizia</i></p> <p>STUDIO POLI - Dott. Ing. MAURO MEDOLAGO POLI Geom. GIANFRANCO POLI</p> <p>Viale d'Italia 4 - Brescia TEL.030 3771130</p>	<p><i>Progetto componente specialistica relativa a:</i></p>

ELABORATO <h2 style="text-align: center;">URB_5A</h2>	COMPONENTE URBANISTICA GENERALE	
SCALA	TITOLO	
COMMESSA	Relazione viabilistica	
FASE	REVISIONE	NOTE
DATA	Febbraio 2012	
A TERMINE DELLE VIGENTI LEGGI SUI DIRITTI DI AUTORE QUESTO DISEGNO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O COMUNICATO AD ALTRE PERSONE O AZIENDE SENZA AUTORIZZAZIONE DELLO STUDIO DI ARCHITETTURA		

Comune di ROVATO

(Provincia di Brescia)

PROGETTO DI ESPANSIONE DI ATTIVITA'
PRODUTTIVA ESISTENTE

“EURAL GNUTTI S.P.A.”

Stabilimento di Rovato

RELAZIONE SUL TRAFFICO

Villanuova sul Clisi, 22 novembre 2011

Ing. Antonino Mario Alesci



INDICE

1 – Premessa	pag.	3
2 – Inquadramento territoriale	pag.	3
3 – Descrizione dell'intervento	pag.	7
4 – Rete stradale dello stato di fatto	pag.	9
5 – Valutazione del traffico indotto dall'intervento	pag.	12
6 – Effetti del traffico indotto dall'intervento sulla viabilità	pag.	13
7 – Conclusioni	pag.	14

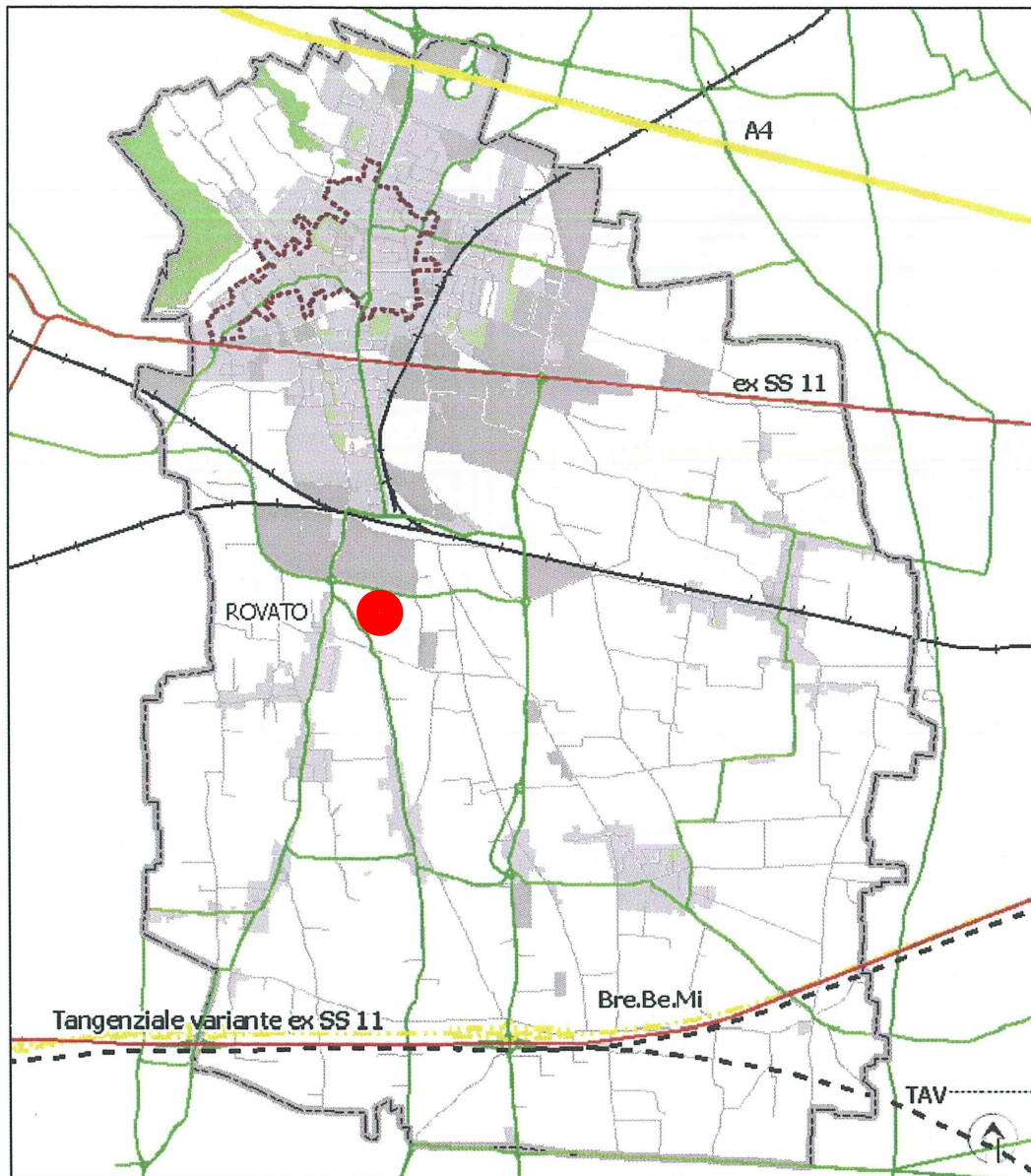
1 - PREMESSA

La presente Relazione sul Traffico, a supporto del progetto di espansione di attività produttiva esistente “*EURAL Gnutti S.P.A.*”, viene redatta in adempimento delle prescrizioni dettate dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, così come previsto all’art. 97 delle relative N.T.A., e con riferimento ai contenuti dello studio del novembre 2010 “*La mobilità Rovatese – Assistenza specialistica nell’ambito del PGT – Relazione Tecnica*”, promosso dal Comune di Rovato.

2 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La città di Rovato si trova sul fronte orientale della Lombardia a circa 30 Km da Bergamo ed a 20 Km da Brescia. La macroaccessibilità al territorio comunale è assicurata, a nord, dall’autostrada A4 Milano-Venezia, attraverso il casello autostradale di Rovato, dall’ex SS 11 Padana Superiore, che attraversa il centro abitato lungo l’asse est-ovest, e, a sud, dalla variante alla ex SS 11 (Tangenziale Sud).

I collegamenti con i centri urbani limitrofi sono rappresentati da una rete di strade statali, provinciali e comunali costituite dalle: SS 11, che collega Ospitaletto e Coccaglio; la via Iseo e la via per Rovato, che collegano Villa Pedergnano, Costa e Calino; la via per Chiari SPBS 11, che connette Chiari; le vie San Giuseppe e Bargnana, che collegano Castrezzato e Castelvoti.



Il sistema stradale urbano è caratterizzato da una rete portante costituita: dalla SS 11 via XXV Aprile, che divide il centro urbano in due parti lungo l'asse est-ovest; dalla "Tangenzialina", via Pasubio e via Primo Maggio, che si sviluppa tangenzialmente al centro urbano lungo il versante orientale by-passando il centro storico; dall'asse di via Franciacorta e di via Bonomelli, che attraversa il centro

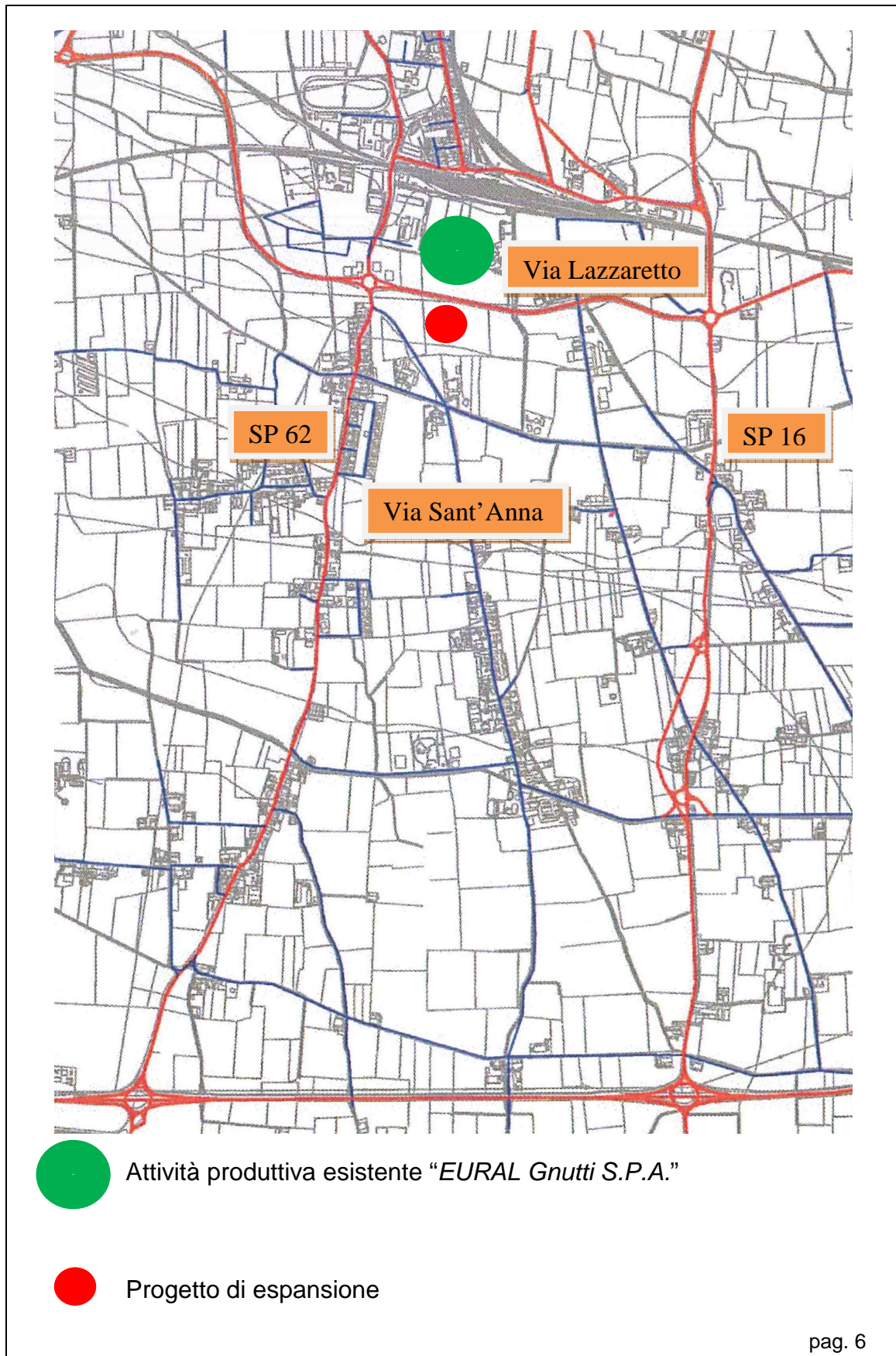
urbano da nord a sud fino ad incontrare la via XXV Aprile; dalla via Battisti, che congiunge il centro urbano alla stazione ferroviaria nonché ai borghi localizzati a sud.

Ulteriore viabilità di secondo livello è costituita dalla via Monte Grappa che distribuisce i flussi veicolari provenienti dai comuni a nord all'interno della maglia urbana; dagli assi radiali di penetrazione dalla Tangenzialina al centro, costituiti dalle via Campo Maggiore-via Marconi e via Rimembranze-via San Rocco; dall'itinerario via Sopramura-via Martinengo-via Bettini-via Gigli che assolve alle funzioni di tangenziale Ovest, nonostante la sezione stradale assai limitata.

Sia la viabilità portante sia quella di secondo livello assolve a più funzioni, servendo sia i traffici di attraversamento e distribuzione sia quelli in destinazione verso i numerosi attrattori presenti lungo le strade stesse (residenze, servizi, parcheggi, ecc.).

L'area oggetto dell'intervento di espansione è interessata in lato nord dalla via Lazzaretto, deviante della ex SS 11, nonché dai collegamenti nord-sud, costituiti dalla SP 62 e dalla SP 16, che si ricollegano alla Tangenziale sud variante ex SS 11; l'area risulta essere lambita anche dalla via Sant'Anna.

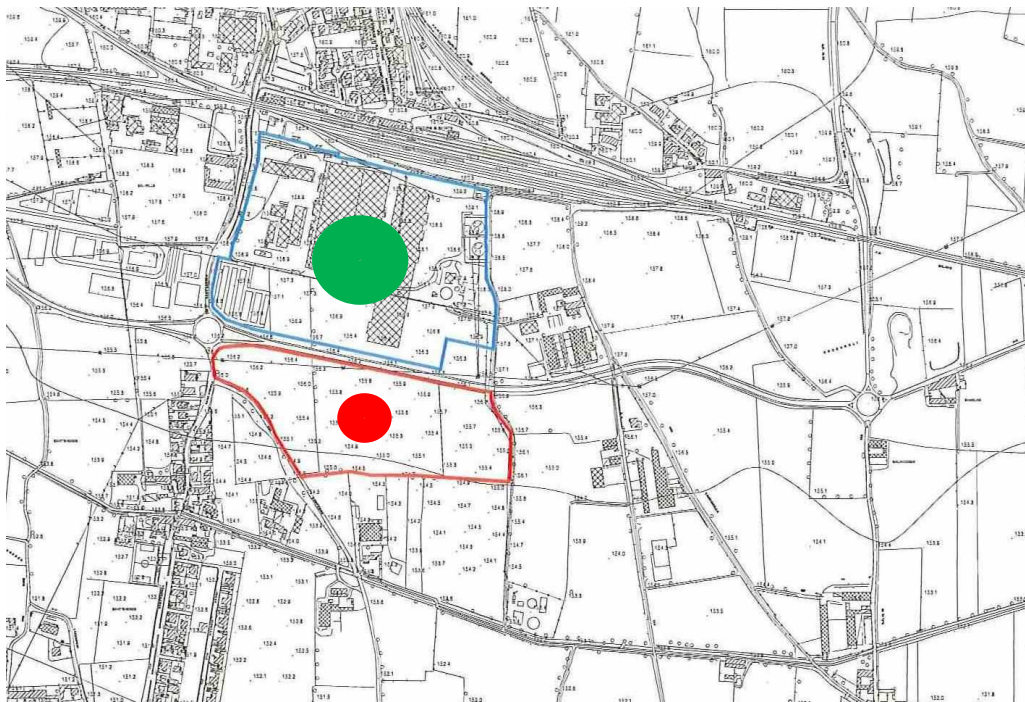
La localizzazione prevista risulta quindi di facile accesso e ben servita dai collegamenti stradali, nonché in contiguità all'attuale sito produttivo, al quale è connessa mediante sottopasso della deviante. L'accesso al lotto avviene dalla via Sant'Anna.



3 – DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

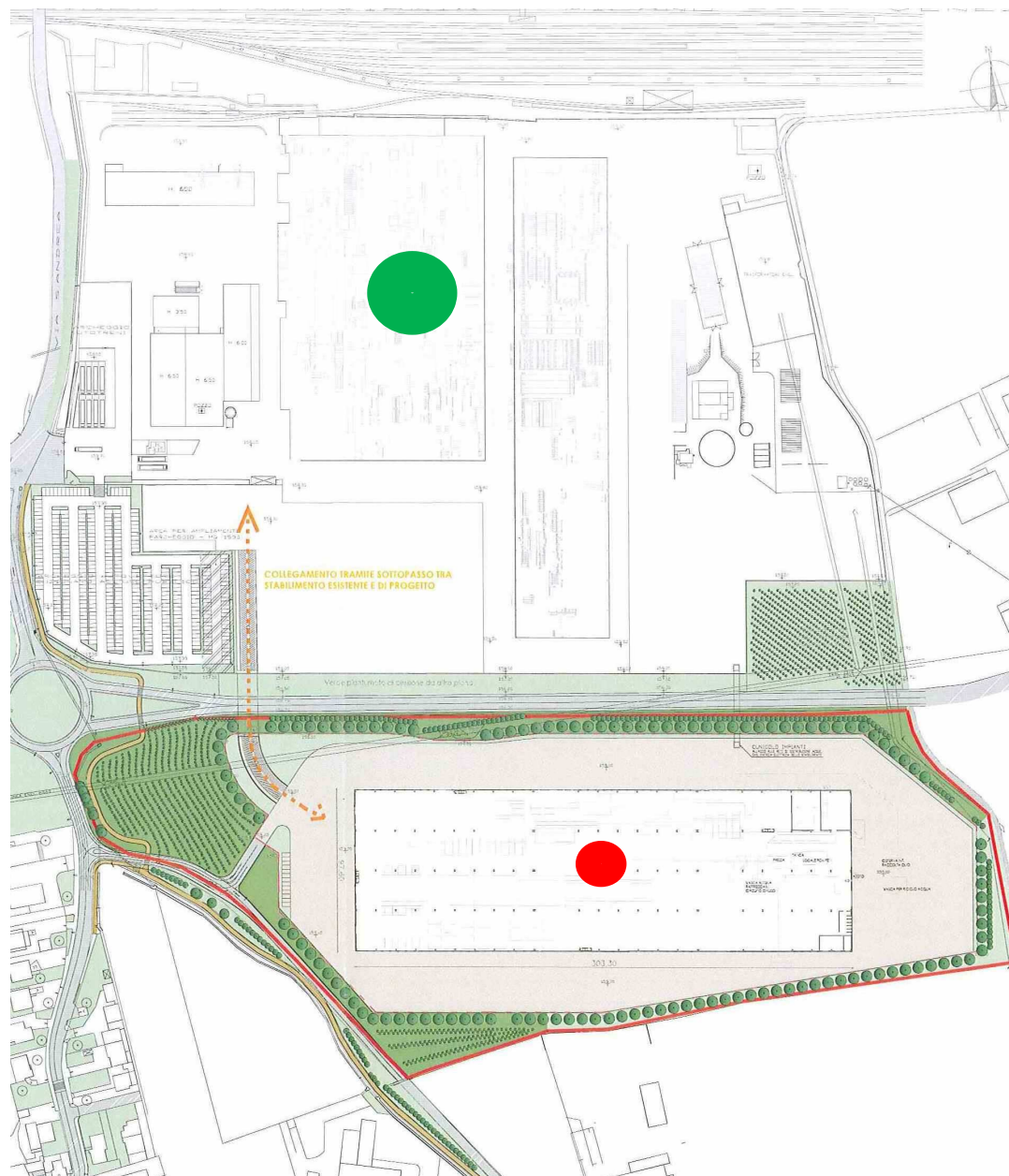
L'ambito interessato alla proposta preliminare di piano di espansione è situato in comune di Rovato in località Sant'Andrea, a sud dell'abitato consolidato (caratterizzato da attività produttive industriali nonché dall'insediamento aziendale Eural Gnutti S.P.A.), oltre via Lazzaretto.

Tale ambito è posto in prossimità alla deviante della ex SS 11 in una zona vicina a numerose aree produttive, tutt'ora in piena espansione, poste a sud dell'abitato residenziale e della linea ferroviaria Milano-Venezia.



Il progetto prevede la realizzazione di un capannone, destinato all'ampliamento della fabbrica Eural Gnutti, su di un unico lotto fondiario, che si affaccia a nord sulla deviante della ex SS 11 (via Lazzaretto) e a ovest sulla SP 62

(via Sant'Andrea), mentre l'accesso al lotto avviene da via Sant'Anna
(esclusivamente per le attività di manutenzione straordinaria).



Attività produttiva esistente "EURAL Gnutti S.P.A."



Progetto di espansione

4 – RETE STRADALE DELLO STATO DI FATTO

A seguito della pubblicazione del P.T.C.P. della Provincia di Brescia, ai sensi dell'art. 97 delle N.T.A., è richiesto per il tipo di pratica in oggetto una relazione sul traffico che dovrà contenere la rappresentazione della rete e la verifica della compatibilità della generazione di traffico dovuta ai pesi insediativi con la rete esistente e prevista.

La Classificazione funzionale delle Strade, ai sensi del Nuovo Codice della Strada, si estrinseca con riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A Autostrade;
- B Strade extraurbane principali;
- C Strade extraurbane secondarie;
- D Strade urbane di scorrimento;
- E Strade urbane di quartiere;
- F Strade locali;
- F bis Itinerari ciclopedonali.

La localizzazione dell'intervento previsto è situata in prossimità della deviante alla ex SS 11 (via Lazzaretto), le cui caratteristiche coincidono con quelle di una strada di tipo C "Strada extraurbana secondaria", con sezione di tipo C1,

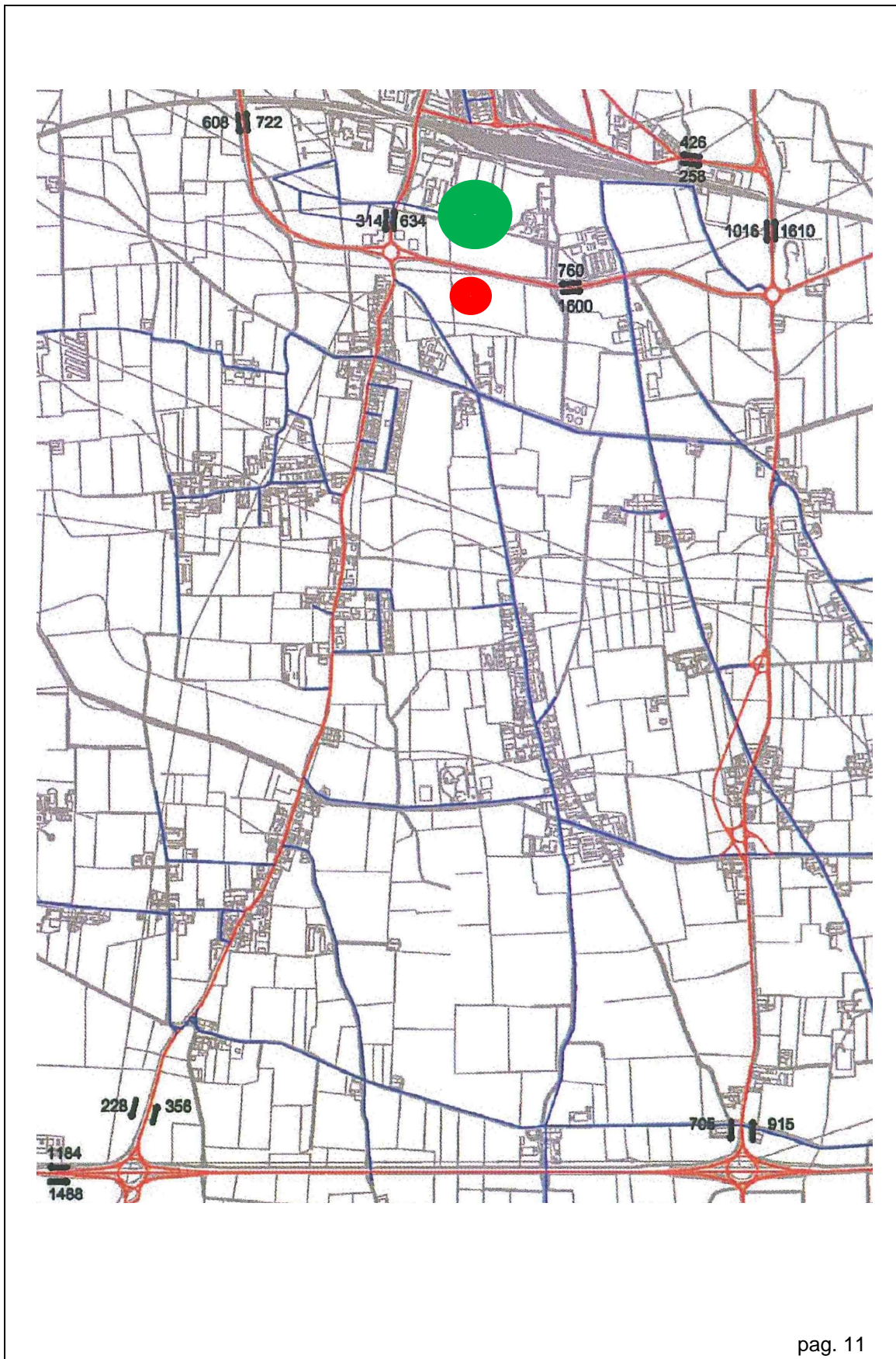
pag. 9

mentre le direttrici nord-sud, anch'esse strade extraurbane secondarie, posseggono sezione di tipo C2.

Dall'esame della sopra riportata planimetria risulta evidente che la dislocazione dell'intervento rispetto a detta strada principale è tale da interessare la viabilità stessa con un unico punto di interscambio (la rotatoria esistente all'intersezione tra la via Lazzaretto con direzione est-ovest, e la via Sant'Andrea con direzione nord-sud), in coerenza con le prescrizioni di cui all'art. 106 delle N.T.A. del P.T.C.P., secondo il quale *"Nel caso di localizzazione di zone di espansione ovvero di trasformazione urbanistica, gli strumenti urbanistici prevedono funzionali collegamenti stradali di tali zone alla rete comunale ed eventualmente a quella provinciale: in tali casi gli accessi vanno limitati e raggruppati non potendosi prevedere accessi a singoli lotti su strade di importanza sovralocale"*.

I flussi di traffico, rilevati dal citato studio comunale nell'ora di punta (lunedì ore 7.00 -:-9.00), sono rappresentati nella planimetria che segue.

Comune di ROVATO (BS)
RELAZIONE SUL TRAFFICO
ex Artt. 31 e 97 delle N.T.A. del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale



5 – VALUTAZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO DALL'INTERVENTO

Come previsto dal Progetto SUAP, nell'ambito del presente intervento, avente un'estensione territoriale pari a 87.254 mq, si prevede la realizzazione di un edificio, finalizzato all'espansione dell'attività produttiva esistente, che ospiterà una nuova linea per l'estrusione dell'alluminio (nuova pressa, forni di trattamento termico, bancali, carri ponte, magazzini).

Per la movimentazione da e verso l'esterno sarà utilizzata l'attuale via d'accesso (con portineria) su via Sant'Andrea, creando un collegamento tra i due comparti mediante sottopasso carraio (della via Lazzaretto). Le attività previste nel nuovo intervento di espansione sono a bassa generazione di traffico veicolare.

Ai fini della valutazione del traffico indotto dall'intervento, sono stati acquisiti i dati relativi alle presenze di addetti e alla produzione generatrice della movimentazione di mezzi pesanti. Si sono riscontrati un totale di 308 addetti (113 giornalieri, 24 part time e 171 turnisti), e una lavorazione annua di 70.200 t, ripartita su 240 giorni lavorativi. La movimentazione giornaliera di mezzi pesanti (esterni e propri, di capacità pari a 24 t cadauno) si è quindi attestata su 12 veicoli in entrata ed altrettanti in uscita per il trasporto delle materie prime, ed un pari numero (sia in entrata che in uscita) per il trasporto del prodotto finito. Complessivamente, quindi, 24 veicoli/giorno in entrata ed altrettanti in uscita.

L'intervento di espansione sarà in grado di incrementare la produzione di 240 t/giorno, e quindi genererà un traffico pesante giornaliero di nuovi 10 veicoli in entrata ed altrettanti in uscita per il trasporto delle materie prime, ed un pari numero (sia in entrata che in uscita) per il trasporto del prodotto finito. Complessivamente, quindi, 20 veicoli/giorno in entrata ed altrettanti in uscita.

I nuovi operai genereranno un traffico leggero giornaliero (su tre turni) di 20 veicoli in entrata e 20 in uscita.

I due tipi di traffico (leggero e pesante) sono sfalsati temporalmente e quindi i flussi di traffico che ne derivano non si sommano tra di loro.

6 – EFFETTI DEL TRAFFICO INDOTTO DALL'INTERVENTO

Alla luce di quanto esposto al punto precedente si rileva che l'intervento proposto genera un traffico decisamente poco rilevante, laddove si consideri che la movimentazione di nuovi 40 veicoli pesanti (20 in entrata e 20 in uscita) si distribuisce pressoché uniformemente nell'arco della giornata (con un valore medio di 5 veicoli/ora) e che il traffico leggero, costituito da 40 nuovi veicoli (20 in entrata e 20 in uscita) si distribuisce su tre turni (con un valore medio di 13 veicoli/turno).

Inoltre, il traffico indotto dall'intervento viene immesso sulla viabilità principale in un unico punto, come prescritto dall'art. 106 delle N.T.A. del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

A tale proposito si ritiene non doversi procedere alla verifica della capacità residua della rotatoria in considerazione dell'esiguità del nuovo traffico indotto da cui verrà interessata, tenuto anche conto delle corrette caratteristiche geometriche del nodo.

7 – CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra la verifica sul traffico generato dall'espansione dell'insediamento "*Eural Gnutti S.p.A.*" può considerarsi effettuata con esito positivo, nel rispetto di quanto prescritto dall'art. 97 delle NTA del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Villanuova sul Clisi, 22 novembre 2011

Ing. Antonino Mario Alesci



pag. 14