

Adriastrade s.r.l.

Sede legale via Grotta del Diau Zot, 5
33047 Monfalcone (GO)

Aumento delle potenzialità dell'impianto di recupero rifiuti inerti non pericolosi di Adriastrade srl sito a Monfalcone.

Relazione tecnica impatto traffico

Il Direttore Tecnico

Ing. Giulio Simonetti



A02

Indice

1.	PREMESSA.	3
2.	IMPATTO IN TERMINI DI TRAFFICO PER L'ATTIVITÀ.	4
3.	QUADRO PREVISIONALE.....	5
4.	STIMA DELL'IMPATTO SULLA VIABILITÀ.	6
5.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE - TRAFFICO.	7

1. **PREMESSA.**

La presente relazione è stata redatta al fine di poter valutare più dettagliatamente l'impatto in termini di traffico determinati dall'aumento delle potenzialità dell'impianto di recupero rifiuti sito a Monfalcone della ditta Adriastrade srl.

L'aumento delle potenzialità dell'impianto prevede un aumento del quantitativo annuo di rifiuto recuperato dalle attuali 60.000 tonn a 240.000 tonn annue.

2. Impatto in termini di traffico per l'attività.

Si considerano nel seguito una direttrice principale per raggiungere l'impianto, a partire dal casello del "Lisert" dell'autostrada A4:

- Percorso principale, che prevede l'uscita lungo I via Locavaz, via Terza Armata e poi dalla rotonda, via Consiglio d'Europa, via Timavo, via Grotta del Diau Zot;
- Oltre a questo percorso, vi è la possibilità di percorrere, a partire dalla rotonda dopo il cavalcavia sulla SS14, la via Terza Armata e quindi via Timavo.

In questa sede sarà calcolato l'impatto in termini di traffico stimato in corrispondenza del primo scenario.

3. Quadro previsionale

Si prevede un afflusso di mezzi da e per l'impianto di recupero determinato sostanzialmente da:

- Trasporti di rifiuti in ingresso
- Trasporti in uscita dei rifiuti recuperati (EoW).

L'orario entro il quale ci sarà questo traffico indotto è dalle 7.30 alle 18.00.

Il traffico indotto può essere stimato come segue:

- Incremento quantitativo rifiuto lavorato: 180.000 tonn/anno
- Capacità camion: 30tonn
- N. camion ora: $180.000 / 30 / 250 / 8 = 3$ camion/ora

Cautelativamente, si considera un coefficiente correttivo pari ad 1,5, con il risultato di determinare un incremento orario di traffico pari a:

- **4,5+4,5 camion all'ora.**

Le valutazioni nel seguito saranno condotte considerando tale condizione.

4. Stima dell'impatto sulla viabilità.

Per la stima degli impatti si è suddiviso il reticolo stradale interessato individuando i nodi funzionali al calcolo del traffico attuale e in situazione previsionale, nelle due direttrici principali considerate. La posizione di tali nodi viene riportata nella tavola grafica in allegato.

In data 17.02.2026 si sono rilevati i flussi veicolari leggero e pesante in corrispondenza dei nodi indicati. La finestra oraria prescelta va dalle 09.30 alle 12.30, intervalli orario in cui si prevede il carico massimo sulla rete viaria ed in generale più rappresentativo delle fasce orarie considerate (dalle 8:00 alle 18:00). Sono inoltre stati considerati i dati raccolti in analoghi studi, in particolare per la redazione del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica.

Il flusso di mezzi pesanti è stato riferito alla portata equivalente di veicoli leggeri mediante un coefficiente di equivalenza pari a 2 (D.g.r. 27 settembre 2006, n. 8/3219 della Regione Lombardia).

Per ogni sezione di viabilità considerata, è stata calcolata la capacità (valore massimo della portata che può smaltire il tronco stradale) secondo quanto riportato nel HCM 2000 (Highway Capacity Manual).

Per il calcolo della capacità reale ci si riferisce alle condizioni ideali riportate di seguito:

Per il calcolo della capacità reale ci si riferisce alle condizioni ideali riportate di seguito:

- larghezza corsie >3.65 m;
- franco laterale medio (franco in sinistra e franco in destra) > 1.8 m;
- traffico di sole autovetture;
- utenti abituali.

Per ottenere la capacità in condizioni reali (cioè nelle prevalenti condizioni di traffico) si può utilizzare una relazione del tipo:

$$C = C_{id} \cdot N \cdot f_w \cdot f_p \cdot f_{HV}$$

Dove:

- C_{id} è la capacità ideale per corsia, posta a 1.600 veicoli/ora/corsia;
- N è il numero delle corsie disponibili in ogni senso di marcia;
- f_w è il fattore correttivo impiegato per tenere conto della dimensione delle corsie e dei franchi laterali inferiori a quelle ideali;
- f_p è il fattore correttivo che tiene conto della presenza di utenti non abituali nella corrente di traffico;
- f_{HV} è il fattore correttivo introdotto per tenere conto della presenza nella corrente di traffico dei veicoli commerciali e che serve a riportare il valore della capacità da veicoli /ora a autovetture equivalenti /ora.

L'analisi è stata condotta con riferimento allo scenario più gravoso per cui in ogni ramo del reticolo stradale esaminato, si considera il massimo incremento orario di mezzi pesanti pari a:

- 16 camion/giorno;

I risultati completi dell'analisi previsionale sul traffico incrementale sono riportati nell'allegato.

5. Considerazioni conclusive - traffico.

Le analisi evidenziano come l'impatto del traffico determinato dall'incremento della potenzialità dell'impianto di recupero della ditta Adriastrade sia sostanzialmente trascurabile e tale da non aggravare situazioni per le quali siano già state evidenziate delle specifiche criticità.

Inoltre, per evitare l'abitato di Monfalcone per il traffico in arrivo dall'isontino, è possibile percorrere, prima dell'abitato di Staranzano, il raccordo stradale SR14-SP19 per collegarsi direttamente, con una viabilità ad alto scorrimento, al casello autostradale di Redipuglia della A4.

Allegati

Emissioni polverose:

- All. 01: tabulati di calcolo
- All. 02: elaborato grafico
- All. 05: cronoprogramma-demolizioni

SITUAZIONE ESISTENTE

Orario 9:30-12:30

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhw	Veicoli pesanti [n° veicoli eq./ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq./ora]	Saturazione %	Capacità [veicoli eq./ora]
0	1	via Locavaz - via Terzaù Armata	1270	390	110	280		28,21	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,78	220,0	500	51,36	973
1	2	via Consiglio d'Europa	3000	86	20	66		23,26	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,81	40,0	106	10,47	1013
2	3	via Timavo	885	85	25	60		29,41	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,77	50,0	110	11,41	964
3	4	via Grotta del Diau Zot	265	57	12	45		21,05	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,83	24,0	69	6,69	1031
1	5	via Terza Armata	1320	86	28	58		32,56	1600	1,00	0,78	0,75	2	0,75	56,0	114	16,14	706
5	5	via Timavo	265	36	4	32		11,11	1600	1,00	0,78	0,75	2	0,90	8,0	40	4,75	842
5	2	via Timavo	1560	36	8	28		22,22	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,82	16,0	44	4,48	982

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhw	Veicoli pesanti [n° veicoli eq./ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq./ora]	Saturazione %	Capacità [veicoli eq./ora]
2	5	via Timavo	1560	40	8	32		20,00	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,83	16,00	48	4,62	1040
5	5	via Timavo	265	30	6	24		20,00	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,83	12,00	36	3,46	1040
5	1	via Terza Armata	1320	46	24	22		52,17	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,66	48,00	70	8,54	820
4	3	via Grotta del Diau Zot	230	57	15	42		26,32	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,79	30,00	72	7,29	988
3	2	via Timavo	415	70	18	52		25,71	1600	1,00	0,78	0,75	2	0,80	36,00	88	11,82	745
2	1	via Consiglio d'Europa	365	116	48	68		41,38	1600	1,00	0,78	0,75	2	0,71	96,00	164	24,77	662
1	0	via Locavaz - via Terzaù Armata	1450	295	25	270		8,47	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,92	50,00	320	28,93	1106

SITUAZIONE STIMATA

n camion/ora 4,5

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhw	Veicoli pesanti [n° veicoli eq./ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq./ora]	Saturazione %	Capacità [veicoli eq./ora]	Δ saturazione %
0	1	via Locavaz - via Terzaù Armata	1270	390	110	280	4,5	28,21	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,78	229,0	509	52,29	973	1,80%
1	2	via Consiglio d'Europa	3000	86	20	66	4,5	23,26	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,81	49,0	115	11,36	1013	8,49%
2	3	via Timavo	885	85	25	60	4,5	29,41	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,77	59,0	119	12,34	964	8,18%
3	4	via Grotta del Diau Zot	265	57	12	45	4,5	21,05	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,83	33,0	78	7,57	1031	13,04%
1	5	via Terza Armata	1320	86	28	58		32,56	1600	1,00	0,78	0,75	2	0,75	56,0	114	16,14	706	0,00%
5	5	via Timavo	265	36	4	32		11,11	1600	1,00	0,78	0,75	2	0,90	8,0	40	4,75	842	0,00%
5	2	via Timavo	1560	36	8	28		22,22	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,82	16,0	44	4,48	982	0,00%

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhw	Veicoli pesanti [n° veicoli eq./ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq./ora]	Saturazione %	Capacità [veicoli eq./ora]	Δ saturazione %
2	5	via Timavo	1560	40	8	32		20,00	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,83	16,00	48	4,62	1040	0,00%
5	5	via Timavo	265	30	6	24		20,00	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,83	12,00	36	3,46	1040	0,00%
5	1	via Terza Armata	1320	46	24	22		52,17	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,66	48,00	70	8,54	820	0,00%
4	3	via Grotta del Diau Zot	230	57	15	42	4,5	26,32	1600	1,00	0,78	1,00	2	0,79	39,00	81	8,20	988	12,50%
3	2	via Timavo	415	70	18	52	4,5	25,71	1600	1,00	0,78	0,75	2	0,80	45,00	97	13,03	745	10,23%
2	1	via Consiglio d'Europa	365	732	48	684	4,5	6,56	1600	1,00	0,78	0,75	2	0,94	105,00	789	89,82	878	262,60%
1	0	via Locavaz - via Terzaù Armata	1450	295	25	270	4,5	8,47	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,92	59,00	329	29,74	1106	2,81%