

## Relazione

### Viabilità e traffico indotto dall'attuazione del progetto

Si riporta di seguito la mappa con l'indicazione della viabilità interessata dal traffico degli autocarri da e per gli impianti di lavorazione inerti previsti, precisando che l'ingresso alla cava avverrà dalla strada comunale che costeggia il sito lungo il lato nord (vedasi planimetria allegata).

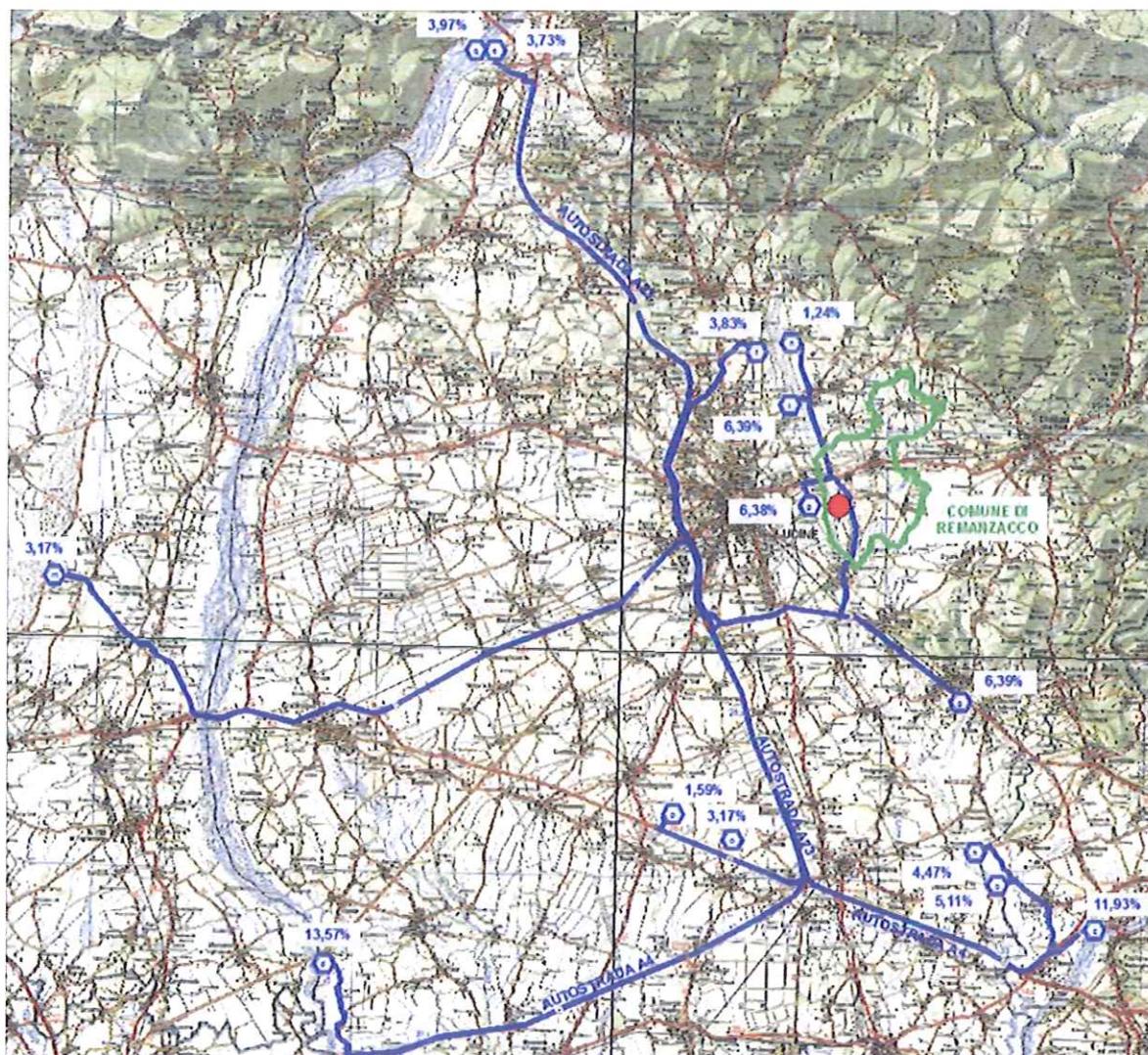


Figura 1: localizzazione degli impianti di lavorazione inerti previsti.

Gli impianti di destinazione sono i seguenti (fra parentesi si riportano le rispettive percentuali di conferimento inerti):

- b CALCESTRUZZI TRIESTE srl - Versa - Romans d'Isonzo (GO) - (5,11 %)
- c FRIULANA CALCESTRUZZI SpA - Gradisca d'Isonzo (GO) - (11,93 %)
- d CAVE TEGHIL snc - Madrisio - Varmo (UD) - (13,57 %)
- e COLLINI snc - Osoppo (UD) - (3,73 %)
- f FIMOTER snc - Adegliacco (UD) - (3,83 %)
- g GESTECO SpA - Pradamano e Manzano (UD) - (12,77 %)

- h SALIT srl - Medea (GO) - (4,47 %)
- l DANELUTTO srl - Godia (UD) - (6,39 %)
- m GENERAL BETON TRIVENETA spa - Domanins - S. Giorgio della R. (PN) - (3,17%)
- n NORD ASFALTI srl - Primulacco-Povoletto (UD) - (1,24 %)
- o GENERALE BETON TRIVENETA SpA - Bicinicco (UD) - (3,17 %)
- p LOGIC PA SpA - Castions di strada (UD) - (1,59 %)
- q CALCESTRUZZI ZILLO - Osoppo (UD) c/o GHIAIE BETON- (3,97 %)

Vendita diretta: 25,06 % si ipotizza la vendita diretta con distanza di destinazione pari a 20 km.

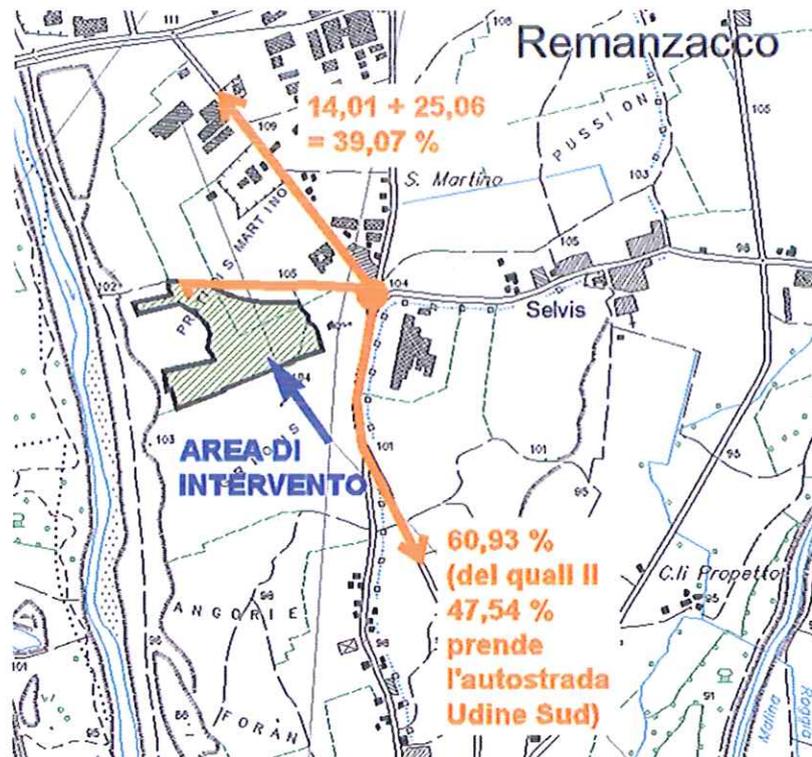


Figura 2: percentuali di traffico all'uscita della zona di cava in direzione degli impianti.

Come evidenziato nella cartografia riportata e allegata al progetto, la viabilità interessata dal traffico è riconducibile all'utilizzo di percorsi di grande comunicazione anche lungo aree industriali e commerciali e quindi lontano da centri abitati. Si rammenta che quasi la metà del traffico (47,54%) è destinato, in direzione sud (SP 96, guado T. Malina, nuova viabilità Via della Lippa, SS.56 Via Nazionale, Tangenziale sud raccordo A23 SS.56), a prendere l'autostrada presso il casello di Udine Sud.

La stessa principale motivazione che ha portato all'individuazione della localizzazione dell'area di cava è stata fondata su specifici criteri tra i quali troviamo il collegamento con la viabilità principale e la baricentricità. Tali scelte hanno permesso di minimizzare gli impatti legati al traffico e alle emissioni in atmosfera.

Il numero di viaggi in andata e ritorno annuale dalla cava è stato stimato in 22.500 con un volume trasportato di ghiaia per singolo mezzo pari a 16 mc (volume trasportato da un autocarro a 4 assi).

Ciò significa che in uscita dalla cava si prevede il passaggio di 5-6 autocarri all'ora carichi (45 autocarri al giorno) e altrettanti vuoti in ingresso.

Successivamente, dall'uscita dell'area di cava, già alla prima rotatoria il traffico viene suddiviso in due direzioni, comportando il traffico di 2 autocarri all'ora carichi in direzione nord (il 39,07 %) e 3-4 autocarri all'ora carichi in direzione sud (dei quali 2-3 imboccheranno l'autostrada al casello di Udine Sud).

Il progetto, in questa fase, non considera ai fini della viabilità e calcolo del traffico, la futura viabilità della circonvallazione NORD-EST di Udine che potrebbe essere realizzata a nord dell'attuale area di cava.

Nei confronti della SS54 l'incremento del traffico dovuto dalla cava comporta un utilizzo della stessa per un tratto pari a 100 metri (fino all'intersezione per Povoletto, in sinistra Torre) con un incremento pari a 2 autocarri all'ora e per un ulteriore tratto della lunghezza pari a 1300m (fino a Via Tolmino) con un incremento medio di circa 1 autocarro carico ogni tre ore (più uno in ritorno). In alternativa, l'impianto " g " Gesteco di Pradamano potrà essere raggiunto attraverso la strada bianca esistente in direzione sud in sinistra idrografica, passando attraverso il guado di Via Premariacco e raggiungere l'impianto.

La seguente tabella riporta alcuni dati maggiormente specifici riguardanti il traffico, i viaggi e i km percorsi.

IMPIANTI DI LAVORAZIONE INERTI	%	distanza dell'impianto dalla cava in km	VOLUME DA CONFERIRE AI SINGOLI IMPIANTI IN 10 ANNI	viaggi in 10 anni verso l'impianto (sola andata)	viaggi all'anno verso l'impianto (sola andata)	viaggi all'anno verso l'impianto (andata e ritorno)	
b	5,11%	5,11	47	91980	5748,75	574,875	1149,75
c	11,93%	11,93	43	214740	13421,25	1342,125	2684,25
d	13,57%	13,57	60	244260	15266,25	1526,625	3053,25
e	3,73%	3,73	48	67140	4196,25	419,625	839,25
f	3,83%	3,83	32	68940	4308,75	430,875	861,75
g	12,77%	12,77	15	229860	14366,25	1436,625	2873,25
h	4,47%	4,47	50	80460	5028,75	502,875	1005,75
l	6,39%	6,39	7	115020	7188,75	718,875	1437,75
m	3,17%	3,17	57	57060	3566,25	356,625	713,25
n	1,24%	1,24	10	22320	1395	139,5	279
o	3,17%	3,17	37	57060	3566,25	356,625	713,25
p	1,59%	1,59	41	28620	1788,75	178,875	357,75
q	3,97%	3,97	48	71460	4466,25	446,625	893,25
vendita diretta	25,06%	25,06	20	451080	28192,5	2819,25	5638,5
<b>TOTALI</b>	<b>100,00%</b>	<b>100</b>		<b>1800000</b>		<b>11250</b>	<b>22500</b>

Figura 3: dati di viaggi e km percorsi.

Si conclude che l'incremento di traffico dovuto alla realizzazione della cava risulta trascurabile e pienamente assorbibile dalla viabilità attuale, ben strutturata per sopportare la significativa presenza della zona artigianale, industriale e commerciale.

I risultati del traffico, in via cautelativa, sono stati ottenuti utilizzando per il trasporto delle ghiaie degli autocarri con capienza 16 mc, a 4 assi.

**Misure mitigative:**

Una misura di mitigazione potrà essere l'utilizzo di autocarri con volume trasportabile maggiore (autocarri formati da motrice + rimorchio a 4-5 assi aventi volume trasportabile 18-20 mc), comportando una accentuata diminuzione del traffico.

**Conclusioni:**

Dai dati sopra riportati è possibile concludere che l'incremento di traffico dovuto alla realizzazione della cava risulta non significativo e pienamente assorbibile dalla viabilità attuale.

Remanzacco, 16.06.2015

IL RESPONSABILE DELL'AREA TECNICA



*dott.ssa Flavia Rinaldi*

*Flavia Rinaldi*