

DOTT. ING. ROBERTO ODORICI

Ordine degli ingegneri di Modena N°2339 Tecnico competente in Acustica

CF: DRCRRT78A09F257W – P.IVA: 0312249036



**NUOVO ACCESSO SULLA SP468R PER IL TRAFFICO PESANTE
IN ENTRATA ED USCITA DALL'AZIENDA AGRICOLA
QUERCETA SRL
COMUNE DI CARPI (MO)**

VALUTAZIONE PREVISIONALE DEL TRAFFICO

Marzo 2021

Ing. Roberto Odorici

Iscritto all'Ordine degli Ingegneri della provincia di Modena
Nr.2339



1. PREMESSA E DESCRIZIONE DELLA RETE STRADALE

Oggetto del presente elaborato è la valutazione dell'impatto sulla viabilità limitrofa a seguito della realizzazione di accesso lungo la SP468R nel Comune di Carpi (MO). L'intervento è richiesto dalla proprietà al fine di permettere il raggiungimento dello stabilimento produttivo di Acetifici Italiani Modena in via Fornaci, 12 senza attraversare l'abitato di Santa Croce. L'accesso sarà utilizzato dagli automezzi pesanti per l'approvvigionamento delle materie prime e il trasporto del prodotto finito, attraverso il completamento di un percorso carrabile interno all'area di proprietà della azienda stessa. L'intervento rientra in un progetto più ampio di rifacimento e ristrutturazione di edifici esistenti per la realizzazione di strutture ricettive per le quali la nuova viabilità di progetto rappresenterà il principale elemento di interconnessione, in particolare tra l'area adibita a deposito e lo stabilimento. In Figura 1 si riporta la foto aerea con indicazione dell'accesso e del tratto di viabilità interna.



Figura 1 Foto aerea ambito di intervento

In particolare, l'elaborato è volto a verificare che le modifiche ai flussi di traffico non generino criticità lungo la SP468 non sia causa di rallentamenti o pregiudichino la fluidità della viabilità.

L'area d'intervento è localizzata in prossimità del confine ovest del territorio comunale di Carpi con il limitrofo Comune di Correggio. Allo stato attuale la SP468R, rappresenta l'infrastruttura viaria di collegamento di maggior rilievo tra i due comuni sopracitati. Viene classificata quale strada di tipo "C", extraurbana secondaria, ai sensi dell'art. 2 del d.lgs. 285/92.

Oltre alla funzione di connessione dei due centri abitati la Provinciale lambisce il confine sud della zona industriale di Correggio, mentre in prossimità del margine sud-ovest del centro abitato di Carpi, dalla stessa si dirama l'innesto con lo svincolo dell'autostrada A22 Brennero-Modena.

Via Fornaci, attuale strada di accesso è la principale via in direzione nord-sud per la frazione S.Croce di Carpi, si riallaccia alla Provinciale in prossimità della rotatoria dello svincolo autostradale e determina procedendo in direzione sud il ricongiungimento con via Carrobbio.

In riferimento ai flussi che interessano il tratto di SP468R, lungo cui si innesterà il nuovo accesso, il sito del Comune di Carpi, rende disponibili dati relativi ai flussi di traffico per l'ora di punta del mattino (7.30-8.30) aggiornati al 2006 dai quali si evince l'ingente volume di traffico che interessa la sezione stradale in entrambe le direzioni. Di seguito, in Figura 2 viene riportato uno stralcio della tabella estrapolata dagli elaborati del Comune.

ANNI DI RILEVAMENTO					2006					
codice storico sezione	ex codice sezione 2002	nuovo codice sezione 2006	VIA	direzione	auto	due ruote	furgoni	camion	bus	veic. equi.
		39	SS 468 PER CORREGGIO	CENTRO	978	11	65	41	4	1.133
		139	SS 468 PER CORREGGIO	FUORI	1.050	23	71	64	5	1.259

Figura 2 Dati di traffico lungo la SP468R in orario di punta AM relativi all'anno 2006

2. PROGETTO E CARICO URBANISTICO

La realizzazione di accesso carrabile lungo la SP468R sarà realizzato con lo scopo di realizzare un nuovo accesso per i mezzi pesanti. I mezzi in questione sono: le autocisterne in consegna dirette al deposito e quelle dirette allo stabilimento dell'azienda per il ritiro del prodotto commerciale.

Al fine di minimizzare l'impatto dell'intervento sul traffico circolante sulla provinciale l'accesso sarà previsto solamente con svolta alla mano, mediante apposizione di divieto di svolta per specifica categoria di mezzi o di segnaletica equivalente, sarà reso obbligatorio a tutti gli automezzi che procedono in direzione Correggio, raggiungere la rotonda di via unità d'Italia – SP113, invertire il senso di marcia prima di poter raggiungere l'accesso ed effettuare la manovra di svolta di ingresso consentita.



Figura 3 Schema della viabilità in accesso sul strada provinciale

La quantificazione del traffico in ingresso ed uscita è stata svolta a partire dai dati disponibili nel gestionale aziendale relativi al numero di mezzi per l'approvvigionamento delle materie prime per la produzione dell'aceto balsamico e di quelli per il trasporto del prodotto finito in uscita.

Per l'anno 2018 il flusso in entrata è risultato pari a 460 cisterne di aceto, aceto di vino e mosto concentrato; lo stesso numero di mezzi è stato riscontrato nei primi sei mesi dell'anno successivo facendo ipotizzare un incremento tale da far registrare un totale di circa 700 unità in entrata per l'anno 2019.

Per quanto riguarda invece i mezzi in uscita, oltre ai dati derivanti dai gestionali aziendali, questi sono riscontrabili anche attraverso l'analisi della produzione di litri di aceto balsamico IGP certificato presso il CSQA preposto dal ministero per il controllo dell'aceto balsamico IGP, che per

il 2018 è stata pari a 21.500.000 litri, i quali vengono trasportati da autocisterne con portata pari a 28.000 litri, e pertanto ne risulta un flusso in uscita di 768 mezzi all'anno.

Considerando anche per i mezzi in uscita l'incremento rilevato nei primi 6 mesi del 2019 si possono quantificare in 1200 le autocisterne in uscita dallo stabilimento nell'anno.

I dati di spostamenti annuali sono stati distribuiti cautelativamente su un totale di 250 giorni lavorativi annuali da cui si desume un traffico indotto di 7,6 transiti giorno in uscita ed altrettanti in ingresso. Distribuiti sulla 8 ore lavorative i flussi medi risultano 1,0 transito/ora in uscita e 1.0 in ingresso.

Al fine di valutare in via cautelativa la condizione dell'ora di picco si può ipotizzare una percentuale del traffico complessivo diurno nell'ora di picco pari al 40% di quelli in ingresso ed al 20% di quelli in uscita. La condizione pare cautelativa in quanto la tipologia di lavorazione non determina concentrazione negli arrivi e nelle partenze ed i tempi non immediati di carico e scarico determinano uno sfalsamento di almeno 30 minuti tra l'ingresso e l'uscita dello stesso mezzo.

Inoltre considerando una distribuzione non uniforme degli accessi durante l'anno si può valutare una condizione plausibile di giornata di massimo carico non superiore al doppio del valor medio ipotizzato. Quanto esposto porta a ricavare i dati di flusso di traffico nell'ora di picco riportati di seguito:

	Transiti ingresso nell'ora di picco	Transiti uscita nell'ora di picco
Mezzi pesanti	6,4	3,2
Veicoli equivalenti	16	8

3. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il numero di spostamenti di mezzi pesanti in entrata e uscita dall'area aziendale nella condizione di massimo carico per quanto esposto risulta inferiore al 1,5% del traffico circolante sulla strada provinciale si può pertanto escludere che possa influenzare in modo significativo la velocità media di transito o la fluidità delle intersezioni a monte ed a valle del punto di accesso.

Focalizzandosi sulla circolazione in corrispondenza dell'accesso la scelta di prevedere accessi ed uscita alla mano permette di escludere la presenza di flussi incidenti condizione che permette di escludere la generazione di code di veicoli in attesa di svoltare indipendentemente dalle condizioni di traffico stradali. Possibili accodamenti si possono generare solamente all'interno della proprietà che potranno essere ampiamente assorbiti dagli spazi previsti nella zona di accesso (Figura 3). Si può inoltre escludere anche che il rallentamento della velocità media dovuto ai veicoli in uscita ed immissione possa essere causa di congestione in quanto:

- la strada è già caratterizzata dalla presenza di accessi carrabili che limita la velocità media di transito
- La strada non presente flussi di traffico in condizioni di instabilità che possano portare a congestione in presenza di disturbo del flusso.
- I mezzi in buon parte già oggi circolano sulla strada provinciale stessa ed accedono allo stabilimento accedendo a via Fornaci in modalità del tutto analoga ed a modesta distanza, circo 900m più a est.

A conclusione dei risultati esposti finora, si può affermare che l'intervento in progetto risulta compatibile con la rete stradale e non determina un peggioramento del livello di efficienza.

Ing. Roberto Odorici

Iscritto all'Ordine degli Ingegneri della provincia di Modena
Nr.2339