PROVINCIA DI LODI

STUDIO DEL TRAFFICO INDOTTO ECOWATT VIDARDO SRL IN COMUNE DI CASTIRAGA VIDARDO

PARERE TECNICO SPECIALISTICO

NOVEMBRE 2026

CENTRO STUDI PIM

PROVINCIA DI LODI
Protocollo Arrivo N. 39360/2026 del 05-11-2026
Allegato 2 - Class. 7.3 - Copia Documento

PROVINCIA DI LODI
Protocollo Arrivo N. 39360/2026 del 05-11-2026
Allegato 2 - Class. 7.3 - Copia Documento

Il presente documento “STUDIO DEL TRAFFICO INDOTTO ECOWATT VIDARDO SRL IN COMUNE DI CASTIRAGA VIDARDO - PARERE TECNICO SPECIALISTICO è stato realizzato dal Centro Studi PIM su incarico della Provincia di Lodi (CON_06_24).

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione è composto da:

Centro Studi PIM

arch. Alessandro Alì (Direttore), ing. Mauro Barzizza (capo progetto)
dott. ing. Matteo Gambino (Staff PIM)

Referente per la Provincia di lodi

Ing. Michela Binda (Dirigente U.O 4-Ambiente e Pianificazione Territoriale - Protezione Civile)

PROVINCIA DI LODI
Protocollo Arrivo N. 39360/2026 del 05-11-2026
Allegato 2 - Class. 7.3 - Copia Documento

SOMMARIO

1. ANALISI DEI CONTENUTI 5
2. VALUTAZIONE 7
3. CONSIDERAZIONI / INTEGRAZIONI 10

PROVINCIA DI LODI
Protocollo Arrivo N. 39360/2026 del 05-11-2026
Allegato 2 - Class. 7.3 - Copia Documento

1. ANALISI DEI CONTENUTI

Lo studio valuta l'impatto sul sistema del traffico derivanti dall'ampliamento dell'attività ECOWATT VIDARDO SRL con la modifica dell'esistente linea di termovalorizzazione di biomasse non rifiuto e di rifiuti non pericolosi ubicata in comune di Castiraga Vidardo (LO) e dalla realizzazione di due nuove linee di termovalorizzazione di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi (immagine successiva).



Lo studio, per la ricostruzione dello scenario stato di fatto, riporta dati di traffico desunti da altri studi viabilistici dell'area (senza specificare il periodo di riferimento di tali rilievi di traffico) e la campagna di rilievo del traffico del 2007 della Provincia di Lodi.

Per dare robustezza ai dati utilizzati, richiama inoltre una diapositiva della zona tramite Google Traffic, del traffico tipico, basato sui dati degli utilizzatori di Google Maps, relativa ad un martedì alle 8.35, che mostra

PROVINCIA DI LODI
Protocollo Arrivo N. 39360/2026 del 05-11-2026
Allegato 2 - Class. 7.3 - Copia Documento

una generale situazione di “traffico veloce” in tutta la rete provinciale del settore di Sant’Angelo Lodigiano tra le provinciali SP235- SP17-SP19.

Gli indotti veicolari previsti per la trasformazione dell’ambito nell’ora di punta peggiorativa (non specificata) sono calcolati in base alla massima quantità di materiale lavorabile giornalmente in ECW1 e ECW2 per cui viene richiesta l’autorizzazione (368 t/g in ECW1 e 320 t/g in ECW2,di cui circa 30-35 t/g costituiti da rifiuti sanitari) e ipotizzando circa 312 giorni di attività all’anno (circa a 7.500 h/anno). In particolare sono calcolati circa 40 mezzi pesanti al giorno (mediamente 6 mezzi pesanti/ora), 64 mezzi commerciali leggeri al giorno (mediamente 8 mezzi commerciali leggeri/ora) e 2 mezzi pesanti (rifiuti) al giorno, arrotondati complessivamente nell’ora più gravosa a 8 mezzi pesanti/ora e 10 mezzi commerciali/ora.

Sono contemplati inoltre 80 veicoli/giorno aggiuntivi per l’aumento previsto di 40 operatori, che si traducono, in relazione ai periodi di turnazione, in un indotto di circa 20 veicoli/ora nell’ora di riferimento.

Sono inoltre considerati i contributi provenienti dal progetto di realizzazione della nuova piattaforma logistica in corrispondenza dell’area EX Cartiera riportando i flussi indotti previsti nello Studio Viabilistico realizzato ai fini della Verifica di Assoggettabilità alla VIA.

Attività	Tipologia Indotto	Mezzi Leggeri	Mezzi Pesanti	Totale
Ampliamento Ecowatt Vidardo	Traffico Giornaliero	80	106	186
	Ora di Punta	20	18	38
Nuova Logistica area Ex Cartiera	Traffico Giornaliero	40 (ipotesi)	32	72
	Ora di Punta (ipotesi)	8	4	12

Lo Studio analizza la capacità e livelli di servizio (con riferimento alle Linee Guida sulla Progettazione Stradale emanate dalla Regione Lombardia) secondo la metodologia HCM2000, degli assi SP17 (direzione sud prevalente e nord residuale) e SP235 (verso est direzione A1), identificati come viabilità interessata dai flussi indotti dall’ampliamento dell’ambito, con origine e destinazione prevalente l’Autostrada A1, negli scenari di Stato di Fatto (definito dalla distribuzione dei flussi veicolari attuali sulla rete stradale esistente) e Progetto (definito dalla distribuzione dei volumi di traffico attuali e dei volumi indotti). Per lo stato di fatto determina un livello di servizio D per entrambi gli assi stradali; livello di servizio che si dichiara rimane invariato nello scenario di Progetto.

PROVINCIA DI LODI
Protocollo Arrivo N. 39360/2026 del 05-11-2026
Allegato 2 - Class. 7.3 - Copia Documento

2. VALUTAZIONE

Da una prima analisi non esaustiva degli elaborati trasmessi, con riferimento agli aspetti viabilistici e alla normativa vigente (DM 5/11/2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”, DM 19/04/2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali” e DGR 27/09/2006 n.8/3219, ecc.) emergono alcune criticità, incongruenze/incompletezze, di seguito riportate.

- Non è presente un’adeguata descrizione/analisi della rete viaria presente e dell’accessibilità dell’area. In particolare non sono definite le intersezioni interessate direttamente ed indirettamente dall’indotto veicolare previsto.
- I dati di traffico utilizzati come riferimento per la descrizione della situazione attuale sono eccessivamente datati (2007).

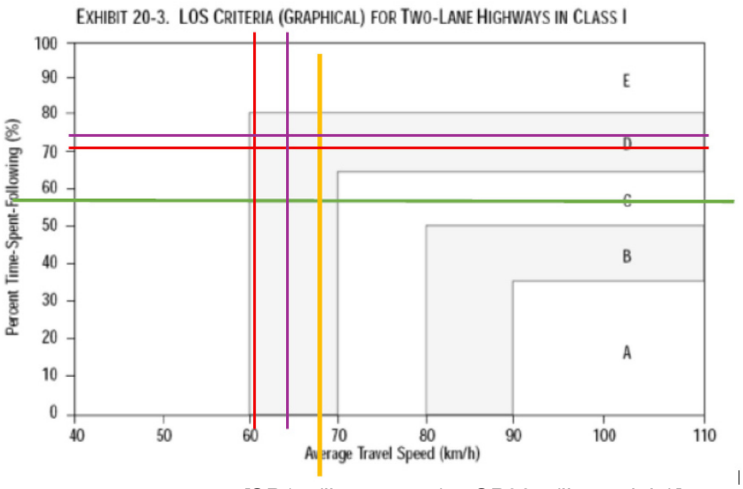
  Inoltre nella descrizione delle risultanze dei rilievi di traffico non viene fatto alcun riferimento alle condizioni di circolazione rilevate in loco degli assi oggetto di rilievo: presenza di accodamenti e/o velocità medie. Tali informazioni permettono di determinare l'effettivo livello di servizio della situazione attuale, in assenza di intervento. Le considerazioni basate sulle immagini Google Traffic risultano poco approfondite e poco significative, in particolare non è esplicitato il periodo di riferimento della diapositiva presentata e le condizioni di traffico mostrate non sono coerenti con il livello di Servizio D calcolato per gli assi SP17 e SP235 nello scenario stato di fatto sulla base dei rilievi considerati.

- La distribuzione dei flussi indotti non sembra essere distinta tra veicoli leggeri e pesanti, attribuendo la prevalente origine e destinazione dei flussi indotti all’ Autostrada A1 anche per i flussi indotti di veicoli leggeri relativi agli addetti.
- Non sono esplicitati i coefficienti di omogenizzazione utilizzati per determinare i flussi equivalenti.
- I dati di flusso veicolare utilizzati (leggeri e pesanti) per la definizione del livello di servizio: 944 veic.eq/ora di punta più gravosa sulla SP17 e 1.244 veic.eq/ora di punta più gravosa sulla SP235, non risultano coerenti con i dati di flusso più gravosi delle sezioni stradali datate rilevate:
  - post.2 SP17 933 veicoli puri/ora di punta del mattino, di cui 97 veicoli pesanti, il che significa 1.030 veic.eq./ora utilizzando un coefficiente di omogeneizzazione pari a 2 (generalmente viene utilizzato un coefficiente pari a 2.5 o superiore in relazione alla disarticolazione delle tipologia dei mezzi: autoarticolato, autosnodato, ecc.);

PROVINCIA DI LODI
Protocollo Arrivo N. 39360/2026 del 05-11-2026
Allegato 2 - Class. 7.3 - Copia Documento

- post.10 SP235 1.314 veic./ora di punta della sera, di cui 138 veicoli pesanti, il che significa 1.452 veic.eq./ora, medesime assunzioni per il coefficiente di equivalenza di cui al punto precedente.

- La verifica trasportistica della sostenibilità dell'insediamento del nuovo ambito è piuttosto carente, riporta pagine metodologiche (che non forniscono un contributo oggettivo alla valutazione), si concentra semplicemente sul livello di servizio, calcolato per assi veicolari a flusso interrotto con carico veicolare considerato costante, degli assi SP17 e SP235 e risultano del tutto assenti valutazioni più approfondite che dimostrino il mantenimento dei livelli di servizio su tutta la rete viaria interessata. È necessario inoltre verificare il mantenimento delle condizioni di esercizio anche delle intersezioni, con particolare riferimento all'intersezione SP17-via Cartiera che garantisce l'accesso all'ambito in oggetto e alla rotatoria dello svincolo SP17-SP235.
- La velocità di esercizio calcolata nello scenario di progetto rimane al di sopra dei 60 km/h (ATS) per entrambe le strade, definendo il mantenimento del LDS D analogo a quello dello stato di fatto; si nota però che per la SP17 il livello di servizio è praticamente nella zona di passaggio tra il livello di servizio E e il D in entrambi gli scenari analizzati. Nelle conclusioni si fa riferimento però alla sola strada SP31-bis, che non è presente nella zona di interesse dell'ambito in oggetto, probabilmente si tratta di un refuso.
- Il grafico teorico riportato a pagina 24 per suffragare le condizioni di esercizio della strada, diversamente da quanto dichiarato nello studio "valori non distanti da quelli ideali", conferma l'appartenenza al medesimo livello di servizio, ma i valori sono prossimi al successivo e peggiore livello di servizio E.



[SP17 (linee rosse) e SP235 (linee viola)].

PROVINCIA DI LODI
Protocollo Arrivo N. 39360/2026 del 05-11-2026
Allegato 2 - Class. 7.3 - Copia Documento

- L'accesso al comparto è organizzato in modo non ottimale, con una semplice intersezione a "T" sulla SP17 con manovre in sinistra permesse, con evidenti criticità in termini di sicurezza e di capacità/fluidità dell'intersezione stessa. Tale configurazione oltre ad essere in contrasto con le previsioni del PGT (Piano di Governo del Territorio) del Comune di Castiraga Vidardo è priva di approfondimenti volti a dimostrane la sicurezza e il livello di servizio.
- E' completamente assente un'analisi delle previsioni connesse alla viabilità contenute nel PGT del Comune di Castiraga Vidardo, prossime all'area di intervento. In particolare:
  - la previsione di una nuova intersezione fra la SP17 e via Craxi con la realizzazione di una rotatoria;
  - La riqualificazione delle intersezioni, ammettendo solo manovre in mano destra, tra la SP17 e via Roma e tra la SP17 e via Cartiera, quest'ultima porta di ingresso uscita al comparto;
  - Il nuovo collegamento tra le vie Craxi e Cartiera con il prolungamento di via Marconi;

  e la compatibilità di tale previsioni pianificatorie con l'insediamento oggetto di intervento.
- Lo studio afferma che l'indotto dello scenario di progetto non risulta problematico dal punto di visto delle capacità delle arterie stradali che rispettano i Livelli di Servizio minimi consentiti a livello normativo, nonostante si sia stimato un livello di servizio pari a D (prossimo alla congestione/blocco della circolazione), mentre la relazione a pag.28 e la tabella di pag. 27 riportano inspiegabilmente un livello di servizio C.

PROVINCIA DI LODI
Protocollo Arrivo N. 39360/2026 del 05-11-2026
Allegato 2 - Class. 7.3 - Copia Documento

3. CONSIDERAZIONI / INTEGRAZIONI

Si ritiene indispensabile che lo Studio ricomprenda le seguenti integrazioni volte verificare la sostenibilità viabilistica dell'intervento:

- Miglior definizione dell'area di influenza dell'intervento e descrizione puntuale degli assi e delle intersezioni per una porzione di territorio sufficientemente ampia a descrivere gli impatti sulla viabilità: La SP17 dovrà essere analizzata almeno per il tratto compreso fra la rotatoria con via Alessandro Pertini (SP17-SP205) e lo svincolo con la SP235.
- Effettuazione di una campagna di rilievi di traffico per almeno sette giorni continuativi distinguendo i flussi rilevati per giorno, ora, direzione di marcia, tipologia del mezzo, velocità; ricomprendendo anche le manovre alle intersezioni lungo la SP17, per quest'ultime almeno nell'ora di punta del mattino e della sera.
- Analisi dell'assetto previsto lungo la SP17 dal PGT del Comune di Castiraga Vidardo, evidenziando punti di forza e di debolezza in considerazione dell'indotto veicolare generato dall'intervento, valutando la realizzazione di un'intersezione a rotatoria all'intersezione con via Cartiera, al fine di evitare che traffico parassitario interessi vie prettamente residenziali.
- Miglior definizione delle origini/destinazioni del traffico indotto con particolare riferimento ai veicoli leggeri.
- Verifica mediante simulazione modellistica o procedimenti similari, purché con il medesimo grado di affidabilità, della funzionalità, del mantenimento di adeguati livelli di servizio dell'asse e delle intersezioni della SP17 nello scenario di progetto evidenziando gli scostamenti attesi rispetto alla situazione attuale rilevata.
- È necessario inoltre dimostrare il mantenimento di adeguati livello di servizio anche delle intersezioni interessate dall'aumento del traffico previsto, in particolare dell'intersezione di accesso all'ambito SP 17-via Cartiera e la rotatoria di svincolo fra la SP17 e la SP235.

PROVINCIA DI LODI
Protocollo Arrivo N. 39360/2026 del 05-11-2026
Allegato 2 - Class. 7.3 - Copia Documento

PROVINCIA DI LODI
Protocollo Arrivo N. 39360/2026 del 05-11-2026
Allegato 2 - Class. 7.3 - Copia Documento

CENTRO STUDI PIM

Centro Studi PIM
AZIENDA CON
SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ
UNI EN ISO 9001:2008
CERTIFICATO DA CERTIQUALITY

via F. Orsini 21 - 20157 Milano - tel. 02 6311901 - fax 02 653954
e-mail staff@pim.milano.it - sito internet: www.pim.milano.it