



r_emi.ro.Giunta - Prot. 10/06/2024.0616972.F Copia conforme dell'originale sottoscritto digitalmente da Miserocchi Samuele



Regione Emilia-Romagna

Area Valutazione Impatto Ambientale e autorizzazioni

vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

ARPAE Servizio autorizzazioni e concessioni di Bologna

Area Autorizzazioni e Concessioni - Area Metropolitana

aobo@cert.arpa.emr.it

Comune di Dozza

comune.dozza@cert.provincia.bo.it

Nuovo Circondario Imolese

sismica.nci@pec.comune.imola.bo.it

Corpo di Polizia Locale

pm@pec.nuovocircondarioimolese.it

Città Metropolitana di Bologna

Servizio Pianificazione della mobilità

Servizio Amm.vo Pianificazione Territoriale

cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it

ARPAE

Area Prevenzione Ambientale Metropolitana

Servizio Territoriale di Bologna

Presidio Metropolitano EST

aobo@cert.arpa.emr.it

Azienda Unità Sanitaria Locale di Imola

Dipartimento di Sanità Pubblica

sanitapubblica@pec.ausl.imola.bo.it

Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile

STPC.Bologna@postacert.regione.emilia-romagna.it

Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Romagna

parcovenadelgesso@cert.provincia.ra.it

C.F.G. AMBIENTE S.r.l.

Sede legale: Via Romagnoli, 13 48123 Ravenna

C.F. e P.IVA n. 02693080398

E-mail: cfgambiente@gmail.com

PEC: cfgambiente@legalmail.it



HERA Gestione Servizio Idrico Integrato

heraspadirezioneacqua@pec.gruppohera.it

Comando Provinciale Vigili del Fuoco Bologna

com.prev.bologna@cert.vigilfuoco.it

ANAS

Ing Antonio Bianco

anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it

ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana - Pratica n. 5856/2023

Regione Emilia-Romagna - Fascicolo n. 1317/7/2023

Oggetto: Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale relativo al progetto denominato “Impianto per il trattamento e recupero dei rifiuti non pericolosi” sito nel Comune di Dozza (BO), in via Emilia n. 183, proposto da C.F.G. Ambiente S.r.l.
Trasmissione di precisazioni e ulteriori chiarimenti

Con riferimento alla procedura di PAUR in oggetto, con nota Prot. n. 427647 del 21/05/2024 ANAS S.p.A. ha evidenziato che nella documentazione presentata *“non risultano prodotte le verifiche trasportistiche sugli impatti che l’attrattività del nuovo insediamento determinerebbe sui traffici veicolari della statale in relazione allo scenario di base, corrispondente all’attuale sistema infrastrutturale gravato dai flussi generati dalla matrice O-D futura in assenza del nuovo casello autostradale”*.

Contestualmente alla presente si trasmette quindi una revisione dell’elaborato dello Studio di Impatto Ambientale SIA 05.04 - *Studio del traffico*, in cui si è provveduto ad aggiungere un terzo assetto trasportistico (“scenario intermedio”) corrispondente all’attuale sistema infrastrutturale di base (in assenza del nuovo casello autostradale) gravato però dai flussi generati dall’installazione in progetto.

Inoltre, in data 23/05/2024 si è svolta la seconda seduta della Conferenza di Servizi decisoria e il contraddittorio, nel corso dei quali sono emersi osservazioni e rilievi in riferimento ad alcuni temi rispetto ai quali si coglie occasione per dare riscontro.

Innanzitutto, per quanto riguarda le precisazioni sulla Scheda G di AIA richieste da Hera S.p.A., si è provveduto direttamente a revisionare l’elaborato; contestualmente alla presente si trasmette quindi revisione dell’elaborato di AIA *Scheda G*.

C.F.G. AMBIENTE S.r.l.

Sede legale: Via Romagnoli, 13 48123 Ravenna

C.F. e P.IVA n. 02693080398

E-mail: cfgambiente@gmail.com

PEC: cfgambiente@legalmail.it

In merito alla necessità di effettuare le microsimulazioni di traffico anche alle intersezioni a monte e a valle dell'impianto C.F.G., quindi degli incroci tra la via Emilia con via Calanco e con via Valsellustra, si precisa che effettuando le microsimulazioni dinamiche del traffico (ante e post) per l'intersezione tra la via Emilia e l'accesso unico all'impianto C.F.G., e verificando che non ci saranno accodamenti lungo l'asse della suddetta strada statale, ma che nel peggiore dei casi (scenari "transitorio" e "intermedio" senza l'apertura del casello autostradale) si avranno solo 3~6 metri di fila (corrispondenti a circa 0,6~1,2 auto) e unicamente entro l'area dell'impianto in approccio all'incrocio per l'uscita, non si è ritenuto necessario valutare anche le intersezioni a monte e a valle dell'ambito C.F.G. non soggette quindi ad alcun rigurgito di flusso imputabile all'impianto.

Per dare una più semplice lettura ed immediata comprensione dell'esiguità dei flussi indotti dal progetto si sottolinea come nell'ora di punta di massimo afflusso all'area con funzionamento a regime/definitivo, transiteranno 10 veicoli leggeri e 4 mezzi pesanti aggiuntivi, corrispondenti perciò a 18 auto equivalenti in 1 ora, cioè 4,5 auto al quarto d'ora = 0,3 auto al minuto.

Sulla scelta dell'ora di punta, si precisa che la maglia stradale considerata si riferisce all'arco temporale di punta della fascia mattutina di maggiore intensità di traffico (7.00-8.00); la scelta di tale fascia oraria deriva sia dal più alto deflusso di traffico attuale complessivo sulla rete rispetto alla punta pomeridiana (a parità di quota aggiuntiva di traffico generata ed attratta dall'area in via di realizzazione), sia dalla mancanza di dati presenti nello *"Studio del traffico per il riassetto della viabilità legata al nuovo casello autostradale"* fornito dal Comune di Dozza ove le simulazioni sono state effettuate solo per l'ora di punta AM.

Simulando comunque la fascia oraria di punta massima giornaliera (mattina) si sono considerate le situazioni in entrambi gli scenari di traffico PO di peggiore criticità possibile (worst case); va da sé che, se durante la giornata tali picchi saranno verificati, a maggior ragione lo saranno anche le altre fasce orarie di "punta inferiori".

In merito alla presenza o meno dei veicoli leggeri nelle tabelle dei risultati delle simulazioni ante e post (risultati delle simulazioni ante e post operam), si precisa che le classi veicolari sono state ricondotte a *veicoli equivalenti/ora_{punta}* (comprensivi quindi anche dei veicoli leggeri oltre che dei mezzi pesanti).

In merito alla presenza del percorso promiscuo ciclo-pedonale (e non di una pista ciclabile) sulla via Emilia prospiciente l'accesso all'impianto C.F.G., si rileva che il Proponente attuerà tutte le prescrizioni che saranno impartite dall'ente gestore della strada (A.N.A.S.) al fine del mantenimento della sicurezza di essa (ad es. installazione di specchi stradali parabolici e convessi per incroci, etc.), tuttavia si ricorda che:

- l'accesso dalla via Emilia risulta esistente e già oggetto di concessione (AUTORIZZAZIONE CON PROVVEDIMENTO A.N.A.S. N. CBO-5902-P DEL 10/02/2014 DELL'ACCESSO POSTO LUNGO LA S.S. 9 "Via Emilia" al KM 83+261 LATO SX), e pertanto già idoneo per l'ingresso/uscita dei mezzi pesanti senza alcuna modifica;
- già allo stato attuale il percorso ciclo-pedonale si interrompe in corrispondenza dell'impianto, e di altri molteplici accessi lungo la via Emilia, come chiaramente indicato dalla segnaletica verticale apposta (Figura).



Figura 1 - Vista del percorso promiscuo pedonale e ciclabile sulla via Emilia in prossimità dell'accesso C.F.G.

Pertanto, i ciclisti, ai sensi dell'art. 122 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice Della Strada, sono tenuti a fermarsi ed a procedere con la bici a mano a garanzia della loro incolumità.



Art. 122 Regolamento del NCdS

Figura II 92/b

Indica l'inizio od il proseguimento di un percorso, un itinerario, od un viale, riservato promiscuamente ai pedoni ed ai velocipedi.

Figura II 93/b

Indica la fine di una sede, percorso o itinerario, riservato promiscuamente ai pedoni ed ai velocipedi.

Il percorso promiscuo pedonale e ciclabile esistente, nel quale vi è una separazione tra gli spazi dedicati alle due categorie di utenti (*shared use path*), è stato realizzato fuori dalla carreggiata stradale (*off-street*) ove la ridotta entità di traffico ciclistico e flusso di pedoni non richiede la presenza di una specifica pista ciclabile ininterrotta.

Le valutazioni dei Livelli di Servizio (come dal citato HCM Highway Capacity Manual/Manuale di capacità autostradale) tratta le infrastrutture promiscue *off-street* in cui i LOS prendono in considerazione gli effetti (ritardi, disagi) sull'andatura del ciclista dovuti alla presenza di altri ciclisti, pedoni, corridori, pattinatori e bambini in bicicletta, e viceversa anche le conseguenze negative delle biciclette sulla capacità dei pedoni (non l'interferenza o intralcio con le corsie stradali motorizzate).

Infine, si riportano di seguito alcune considerazioni in merito all'opportunità di considerare nello studio trasportistico anche il sabato, specialmente nel periodo maggio-settembre, in cui la strada è caratterizzata da traffico di tipo turistico verso il mare e verso Dozza in quanto uno dei borghi più belli d'Italia.

Come richiesto si riporta il grafico relativo ai flussi veicolari transitanti sulla Strada Statale 9 al sabato e nelle giornate medie feriali relative al periodo maggio-settembre 2023, estrapolato dalle rilevazioni regionali MTS (i dati mancanti non sono stati rilevati dal sistema).

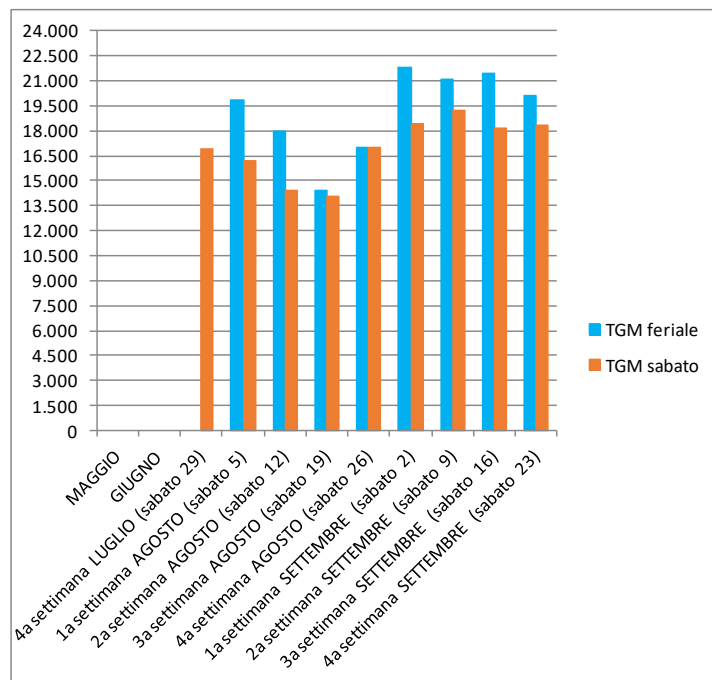


Figura 2 - Distribuzione FERIALE e del SABATO del TGM sulla via Emilia (tratto Toscanella di Dozza-Postazione n. 255)

Come ci si poteva attendere tali dati evidenziano in tutte le settimane vagliate una inferiorità dei valori di traffico del sabato rispetto al giorno feriale; inoltre, si registra un calo di transiti, per entrambe le giornate, nelle settimane a cavallo di Ferragosto.

Questo fenomeno avviene perché, nonostante la via Emilia venga utilizzata anche quale itinerario turistico-culturale, al sabato mancano comunque gran parte degli spostamenti sistematici casa-lavoro-studio durante il periodo estivo (chiusura delle scuole e ferie lavorative).

In merito alla richiesta di chiarimenti sui campi elettromagnetici, si precisa che i cavi MT di interconnessione fra le cabine sono tutti elicordati (RG26H1M16X Uo/U=12/20kV) da 95mm², come indicato nell'elaborato del Progetto Definitivo PD D.1 - *Relazione tecnica impianti elettrici*.

Si conferma quindi quanto indicato al § 5.3 della relazione sulla DPA (elaborato del Progetto Definitivo PD D.13 - *Calcolo Distanza di Prima Approssimazione*), di seguito riportato:

5.3 Cavi di media tensione elicordati (interconnessione fra cabine)

Per limitare l'induzione magnetica, i cavi di Media Tensione di interconnessione fra le cabine sono stati previsti:

- di tipo elicordato/precordato (RG26H1M16X Uo/U=12/20kV),
- interrati o posati sotto pavimento galleggiante e/o in cunicolo ad una profondità dal piano di calpestio di circa 60-80 cm

In questo modo, come da CEI 106-11 par. 7.1, di fatto, l'induzione magnetica si può considerare trascurabile in quanto *“la ridotta distanza tra le fasi e la loro continua trasposizione, dovuta alla cordatura, fa sì che l'obiettivo di qualità di 3 uT, anche nelle condizioni limite di conduttori di sezione maggiore e relativa “portata nominale”, venga raggiunto già a brevissima distanza (50÷80 cm) dall'asse del cavo stesso”*.

Si assume come DPA, a livello del piano di calpestio, un valore pari a 0 m.

Figura 3 – Stralcio del § 5.3 dell'elaborato del Progetto Definitivo PD D.13 - *Calcolo Distanza di Prima Approssimazione*

Si specifica inoltre quanto segue:

- le varie tratte MT di interconnessione, in questione, contengono sempre una sola terna elicordata;
- le tratte (visibili nella planimetria allegata alla relazione sulla DPA PD D.13) corrono in zone di mero transito (talvolta occasionale) dove non è prevista permanenza di persone.

Per maggiore chiarezza si trasmette una revisione dell'*Elenco elaborati presentati (Allegato 4* all'istanza di avvio del procedimento unico di Valutazione di Impatto Ambientale) in cui con sfondo grigio sono stati evidenziati i documenti predisposti o revisionati in risposta alle integrazioni richieste.

Distinti saluti.

Ravenna, 10/06/2024

per C.F.G. Ambiente S.r.l.