

**PROPONENTE****F.LLI LONGO INDUSTRIALE S.R.L.****SEDE LEGALE**

Via Rosa Luxemburg, n.4  
42010 Rio Saliceto (RE)

**SEDE IMPIANTO IN OGGETTO**

Via Rosa Luxemburg, n.4  
42010 Rio Saliceto (RE)

**LEGALE RAPPRESENTANTE**

LONGO MAURO – Tel.0522.648194 Fax 0522.699925

**TITOLO DEL PROGETTO**

ISTANZA DI MODIFICA AI SENSI DELL'ART.208 COMMA 19, DI IMPIANTO PER ATTIVITÀ DI  
RECUPERO R3 E R13 DI RIFIUTI SPECIALI NON PERICOLOSI E RIFIUTI URBANI,  
DELLA DITTA F.LLI LONGO INDUSTRIALE S.R.L.

**ELABORATO****INTEGRAZIONE A STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE**

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' (SCREENING)

AI SENSI DI ART.10, CAPO II, L.R. 20 APRILE 2018, N.4

ALLEGATO IV-BIS DELLA PARTE SECONDA DEL D. LGS. 152/06

Il Proponente

F.LLI LONGO INDUSTRIALE S.R.L.

Il Tecnico incaricato

R.I.V.I. AMBIENTE E SICUREZZA S.R.L.



PRIMA STESURA: 27.09.2021

REVISIONE: .....

REVISIONE: .....

## **INDICE**

1. PREMESSA .....	3
2. CONTENUTI DELLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI .....	3
3. CONTRODEDUZIONI ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI .....	3
4. CONCLUSIONE .....	8

## 1. Premessa

In riferimento alla **Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA**, ai sensi dell'art. 10 della L.R. 4/2018 e dell'art.19 del D.Lgs.152/2006, del progetto denominato **"Modifica dell'attività di recupero di rifiuti speciali non pericolosi ed urbani R3 e R13"** localizzato nel Comune di Rio Saliceto (RE), presentato da F.Ili Longo Industriale S.r.l. [Fasc.1311/60/2021], acquisita al protocollo della REGIONE EMILIA-ROMAGNA, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale n.669106 del 21 luglio 2021 e pubblicata sul sito web regionale delle valutazioni ambientali in data 27 luglio 2021, sono state richieste alla Scrivente Società F.Ili Longo Industriale S.r.l. le seguenti integrazioni. Lo scopo della presente relazione è quello di controdedurre alla sopra citata richiesta di chiarimenti.

## 2. Contenuti della richiesta di integrazioni

Nel presente capitolo si riportano le richieste di integrazioni inviate a codesta Azienda in data 21/09/2021 con N. Prot. 21/09/2021.0883531.U.

[...]

**1) in considerazione del potenziale significativo aumento di mezzi previsto rispetto allo stato attuale e del possibile impatto sul traffico veicolare si chiede, anche secondo quanto indicato dal Comune di San Martino in Rio con nota acquisita agli atti PG.2021.735094 del 17 agosto 2021, di stimare e valutare l'impatto dell'intervento sulla viabilità comunale indicando la tipologia dei trasporti e dei mezzi in transito, con riferimento anche a livello acustico e tempi di permanenza.**

[...]

## 3. Controdeduzioni alla richiesta di integrazioni

Nel presente capitolo si procede a controdedurre alla sopra riportata richiesta di integrazioni, premettendo il contenuto della documentazione inviata (relazione SAP e documentazione acustica).

### **STRALCIO RELAZIONE SAP: Cap.3.6-Attività di recupero esercitata in futuro**

L'impianto della F.LLI LONGO è utilizzato in maniera continuativa nell'arco della giornata, otto ore al giorno (8 h/g) e dell'anno, duecentoquaranta giorni lavorativi (240 g/a), e continuerà ad operare anche a seguito della modifica in oggetto.

Il numero degli automezzi in ingresso ed in uscita dal centro attualmente oscilla intorno a:

- cinquanta (50) unità al giorno per il conferimento in ingresso dei rifiuti da sottoporre a R3;
- dieci (10) unità al giorno per il trasporto in uscita dei rifiuti e/o prodotti;

### **INTEGRAZIONE A STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE**

- venticinque (25) unità al giorno per il conferimento in ingresso dei rifiuti da sottoporre a R13;
- venticinque (25) unità al giorno per il trasporto in uscita dei rifiuti.

Considerando le nuove potenzialità di recupero R3 e di stoccaggio R13 di rifiuti indicate nelle tabelle Tabella 5 e Tabella 7:

- R3 Riciclo/recupero delle sostanze organiche non utilizzate come solventi di rifiuti Speciali non pericolosi e rifiuti urbani: si è passato da Quantità massima di stoccaggio istantaneo funzionale a R3 da **175 tonn/g a 574 tonn/g** e da **1.037 m<sup>3</sup>/g a 3.674 m<sup>3</sup>/g**;
- R13 Messa in riserva di rifiuti per sottoporli a una delle operazioni indicate nei punti da R1 a R12 di rifiuti Speciali non pericolosi e rifiuti urbani: si è passato da Quantità massima di stoccaggio istantaneo con operazioni R13 da **259 tonn a 670,55 tonn** e da **256 m<sup>3</sup> a 695 m<sup>3</sup>**;

anche i mezzi in ingresso e in uscita conseguentemente aumenteranno presuntivamente nel modo seguente considerando cautelativamente la massima capacità di stoccaggio istantanea e la capacità media di carico dei mezzi che saranno impiegati e rapportando il tutto alla precedente stima:

- massimo novanta (90) unità al giorno per il conferimento in ingresso dei rifiuti da sottoporre a R3 (3.674 m<sup>3</sup>/g / ca. 40 m<sup>3</sup>/mezzo);
- massimo venti (20) unità al giorno per il trasporto in uscita dei rifiuti e/o prodotti;
- massimo venticinque (25) unità al giorno per il conferimento in ingresso dei rifiuti da sottoporre a R13 (695 m<sup>3</sup>/g / ca. 28 m<sup>3</sup>/mezzo);
- massimo venticinque (25) unità al giorno per il trasporto in uscita dei rifiuti.

In merito ai numeri sopra riportati sono doverose le seguenti precisazioni:

- non si giungerà mai ai numeri sopra detti perché significherebbe "saturare" tutti i giorni l'impianto al massimo della sua potenzialità per ogni codice di rifiuto, anche se negli obiettivi dell'azienda è sicuramente auspicabile la crescita e l'incremento delle quantità di trattamento dei rifiuti;
- solo per alcuni codici sarà possibile giungere al massimo stoccaggio istantaneo (in particolare modo per la carta che è il materiale di elezione della ditta) e sicuramente questo non avverrà per tutti i giorni dell'anno;
- in questi anni di attività l'azienda ha visto una crescita nel recupero di alcuni materiali che si sono avvicinati al limite autorizzato e per evitare "sforamenti" con le possibili sanzioni conseguenti, ha deciso per un aumento dei quantitativi da trattare;

tutto ciò premesso sono più realistici i seguenti numeri, anche sulla base di stime commisurate all'attuale livello di traffico indotto dall'attività e la crescita auspicabile:

- **massimo settanta (70) unità al giorno per il conferimento in ingresso dei rifiuti da sottoporre a R3;**

#### **INTEGRAZIONE A STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE**

- massimo venti (20) unità al giorno per il trasporto in uscita dei rifiuti e/o prodotti;
- massimo venticinque (25) unità al giorno per il conferimento in ingresso dei rifiuti da sottoporre a R13;
- massimo venticinque (25) unità al giorno per il trasporto in uscita dei rifiuti.

## STRALCIO DOCUMENTAZIONE ACUSTICA

### Traffico indotto:

L'accesso al comparto avverrà sia da via Luxemburg che da via Ramazzini. Il modello utilizzato per caratterizzare gli assi viari è lo standard europeo CNOSSOS-EU che la Direttiva della Commissione Europea UE 2015/996/CE ha individuato come metodo comune obbligatorio per la redazione delle mappature strategiche a partire dal 31 dicembre 2018. I dati necessari di ingresso per le elaborazioni dello standard sono i flussi di traffico, velocità e caratteristiche delle strade (tipologia di asfalto, dimensioni, pendenze, ecc..). A regime sono previsti giornalmente mediamente 140 autocarri pesanti per il carico o lo scarico considerando l'attività in entrambi i lotti, è stato considerato sia per l'ingresso che per l'uscita un accesso da via Ramazzini pari ai due terzi dei mezzi pesanti. Da via Ramazzini il traffico indotto è stato ripartito in maniera uguale su via Tre Ponti. È stato inoltre considerato il transito all'interno del piazzale.

Si procede quindi alla revisione della stima del traffico effettuata precisando che il dato di partenza sullo stato attuale e conseguentemente sullo stato futuro (stima complessiva 140 mezzi totali) era sovrastimato.

Nella stima dello STATO ATTUALE era descritto (vedi sopra) che il numero degli automezzi in ingresso ed in uscita dal centro attualmente oscillava intorno a:

- cinquanta (50) unità al giorno per il conferimento in ingresso dei rifiuti da sottoporre a R3; **ad oggi il numero dei mezzi è pari a circa 35 mezzi/giorno; gli automezzi utilizzati sono: autocarri 2 assi, autocarri 3 assi, furgone, raramente 4 assi dotato di gru o bilico (ossia motrice con semirimorchio);**
- dieci (10) unità al giorno per il trasporto in uscita dei rifiuti e/o prodotti; **ad oggi il numero dei mezzi è pari a circa 6 mezzi/giorno. Quasi tutti i viaggi vengono effettuati con bilici (motrice e semirimorchio), raramente con autocarri 3 assi con rimorchio (circa una volta al mese);**
- venticinque (25) unità al giorno per il conferimento in ingresso dei rifiuti da sottoporre a R13; **ad oggi il numero dei mezzi è pari a circa 10 mezzi/giorno, effettuati con autocarri 2 assi, autocarri 3 assi o 4 assi dotato di gru;**

### INTEGRAZIONE A STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

- venticinque (25) unità al giorno per il trasporto in uscita dei rifiuti. ***Ad oggi il numero dei mezzi è pari a circa 5 mezzi/giorno. I rifiuti escono quasi sempre con bilici (motrice e semirimorchio). Raramente con autocarri 3 assi e rimorchio, o con autocarri 4 assi dotato di gru.***

Nella stima dello STATO FUTURO era descritto (vedi sopra) che il numero degli automezzi in ingresso ed in uscita dal centro sulla base dell'attuale livello di traffico indotto dall'attività e della crescita auspicabile:

- massimo settanta (70) unità al giorno per il conferimento in ingresso dei rifiuti da sottoporre a R3; ***sarebbe auspicabile raggiungere a lungo termine un massimo di 60 autocarri al giorno (stessa tipologia di mezzi indicati per lo stato attuale);***
- massimo venti (20) unità al giorno per il trasporto in uscita dei rifiuti e/o prodotti; ***si può prevedere un massimo di 12 autocarri al giorno (stessa tipologia di mezzi indicati per lo stato attuale);***
- massimo venticinque (25) unità al giorno per il conferimento in ingresso dei rifiuti da sottoporre a R13; ***si può prevedere un massimo di 12 autocarri/giorno (stessa tipologia di mezzi indicati per lo stato attuale);***
- massimo venticinque (25) unità al giorno per il trasporto in uscita dei rifiuti. ***si può prevedere un massimo di 10 autocarri/giorno (stessa tipologia di mezzi indicati per lo stato attuale).***

Si ottiene quindi un dato ridimensionato dello stato attuale con un numero complessivo pari a **56 mezzi totali**, e conseguentemente risulta ridimensionata la stima sullo stato futuro con un numero complessivo massimo di **94 mezzi totali**.

A ciò si aggiungono le seguenti considerazioni relativamente agli impatti sulla viabilità comunale limitrofa all'impianto:

- i mezzi in entrata saranno equamente suddivisi tra Via Ramazzini e Via Luxemburg: in altre parole si prevede che circa la metà dei camion entreranno da un accesso, e l'altra metà dall'altro accesso. Ad oggi l'Azienda prevede l'acquisto imminente di un nuovo automezzo, ma non è previsto di incrementare ulteriormente il parco automezzi aziendale. Ciò perché si presume che non si avrà nell'immediato un aumento sostanziale rispetto al numero di mezzi in entrata; il cambiamento avverrà progressivamente negli anni a venire con il consolidamento dell'attività futura di incremento dei quantitativi di rifiuti da avviare al recupero. Il suddetto cambiamento - che è presunto graduale e progressivo nel tempo - avverrà quindi con un ridotto impatto sulla viabilità ordinaria utilizzata (sia comunale che



provinciale, o di rango superiore), per un incremento graduale e progressivo nel tempo dei mezzi che circoleranno su strada.

- Avendo a disposizione un maggiore spazio per caricare e scaricare (disponendo di due sedi con due accessi), non si verificheranno più eventuali file in Via Luxemburg nell'attesa dello scarico perché le tempistiche di carico/scarico saranno più veloci.
- Relativamente alla viabilità utilizzata si precisa che la maggior parte degli automezzi arriva e arriverà in azienda da Via Guastalla (SP30), transitando poi da Via Balduina (SP69) o da Via Fossatelli e raggiungendo gli accessi di Via Luxemburg e di Via Ramazzini. Si prevede che solo una ridotta percentuale degli automezzi in arrivo all'impianto (presumibilmente il 5%) potrà arrivare da strade comunali più piccole; ciò vale infatti per i pochi clienti che si trovano a Rio Saliceto (nelle immediate vicinanze dell'azienda), o in prossimità dei centri abitati di Correggio e San Martino in Rio, che potrebbero essere raggiunte dagli automezzi aziendali utilizzando la viabilità comunale invece che provinciale. In questi ultimi casi vengono privilegiati gli automezzi di trasporto più piccoli in dotazione all'azienda, ovvero furgoni o autocarri due assi senza rimorchio.
- Non è possibile al momento effettuare stime più dettagliate sul futuro sviluppo dell'impianto. Ciò che si può aggiungere è che, avendo l'Azienda F.Lli Longo già acquisito la maggior parte della clientela limitrofa all'impianto (comuni di Rio Saliceto, Campagnola, Correggio, San Martino in Rio, siti in Provincia di Reggio Emilia), è auspicabile una maggiore espansione verso comuni siti nelle provincie limitrofe e più distanti (si tratta delle Provincie di Modena e di Mantova). Naturalmente i siti più distanti verranno raggiunti con automezzi pesanti (ad es. autocarri 3 assi), in modo da poter trasportare container più grandi migliorando la logistica e ottimizzando i costi di trasporto: conseguentemente potrà esservi nel medio-lungo periodo un incremento di camion a tre assi.
- Si assiste poi ad un crescente interesse da parte della clientela di operare la distruzione - tramite triturazione - di piccoli archivi e piccoli quantitativi di capi firmati: in questo caso potranno trovare maggiore utilizzo mezzi come il furgone, idonei al trasporto di piccoli quantitativi.

Relativamente alla valutazione acustica, si sottolinea che la modellizzazione riportata nella documentazione acustica ha tenuto conto sia del traffico sulla viabilità locale limitrofa al comparto, che del traffico interno allo stabilimento.

Con la presente revisione della stima del traffico non si ritiene necessaria una revisione della valutazione di impatto acustico, in quanto il traffico indotto inizialmente stimato e considerato nella valutazione, risultando superiore di circa 50 mezzi pesanti al giorno rispetto a quanto effettivamente previsto, consente di avere una stima cautelativa dell'impatto acustico atteso. I

risultati ottenuti nello stato di progetto risultano pertanto sovrastimati rispetto alla nuova configurazione, a maggior tutela dei ricettori coinvolti.

Più nel dettaglio, si stima un decremento di oltre 1 dB(A) su via Ramazzini e via Tre Ponti nell'intero periodo diurno legato al solo contributo del traffico, a seguito della riduzione del traffico indotto atteso. Tutto il traffico passando solamente dalla zona industriale si immette direttamente sulla SP30, lì il contributo dei mezzi pesanti dell'Azienda Longo diventa trascurabile a causa dell'elevato traffico sia leggero che pesante su tale infrastruttura.

## **4. Conclusione**

In conclusione il significativo aumento dei mezzi per il quale sono stati richiesti chiarimenti, più che realmente previsto è al momento solo fortemente auspicato. Nel senso che, da qui a qualche anno, difficilmente la situazione potrà stravolgersi rispetto a quella attuale. È plausibile ritenere che, se un aumento del traffico veicolare vi sarà, questo interesserà quasi esclusivamente infrastrutture viarie a grande percorrenza, come provinciali, statali o autostradali e non strade comunali prossime a centri abitati.

A ciò si aggiunge che l'impatto acustico di progetto potrà essere inferiore rispetto a quanto stimato con la modellizzazione, in quanto i mezzi saranno in entrata e in uscita in due sedi e non in una (come invece avviene ora). Questo consentirà certamente anche tempi di permanenza più brevi perché, lavorando su un'area complessiva molto più ampia rispetto all'attuale, non si formeranno colonne di automezzi in attesa di caricare o scaricare in un unico punto (come invece avviene oggi ove - viste le dimensioni ridotte del deposito - occorre che un automezzo completi le operazioni di scarico prima di concedere l'accesso ad un altro mezzo).