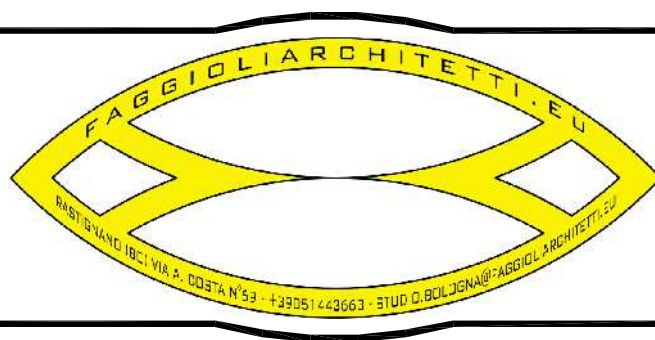


**COMUNE DI VALSAMOGGIA
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA**

COMPARTO MARTIGNONE 1 NORD
PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN CENTRO PER LA LOGISTICA
SITO IN LOCALITA' CREPELLANO

COMMITTENTE

PROGETTAZIONE ARCH. GIULIO FAGGIOLI



PROGETTO

RISPOSTA ALLA NOTA ARPAE 29068/2020 RIGUARDO LO STUDIO DEL TRAFFICO

DATA 03.03.2021

AGG. ---

ELABORATO N°

3a

**Risposta al chiarimento Arpae 29068/2020 riguardo lo studio del traffico del
Comparto Martignone 1 nord.**

Il traffico veicolare indotto dall'attività di logistica del Comparto Martignone 1 nord è pari a:

Attività negli uffici: 70 operatori.

Attività di magazzino e manipolazione merci: 200 operatori.

Orario dell'attività: 06 – 18.

Mezzi circolanti in 24 ore di attività:

Autovetture n° 100.

Mezzi leggeri n° 370.

Mezzi pesanti n° 272

Veicoli equivalenti n° 1199 approssimato a 1'200 secondo la formula:

1 veicolo equivalente = 1 auto;

1,5 veicolo equivalente = 1 veicolo leggero.

2 veicoli equivalenti = 1 veicolo pesante.

Le movimentazioni generate dal comparto e delle relative provenienze sono quindi pari a 100 automobili, 370 veicoli leggeri e 272 mezzi pesanti al giorno, corrispondenti a circa +1.200 veicoli equivalenti giornalieri complessivamente generati/attratti nell'arco delle 24 ore.

Questi valori derivano dall'analisi di progetti realizzati e da edifici ad uso logistica in attività, uno di questi, seppur di dimensioni più contenute (circa 40'000 mq), si trova a 250 m direzione ovest.

I valori riportati sono quelli del massimo regime con tutta la superficie del magazzino e tutte le baie di carico in attività, questa condizione è riscontrabile solo in sporadiche e



specifiche giornate caratteristiche per esempio al mese di dicembre antecedente le feste natalizie, sottolineo solo alcune giornate di questo mese.

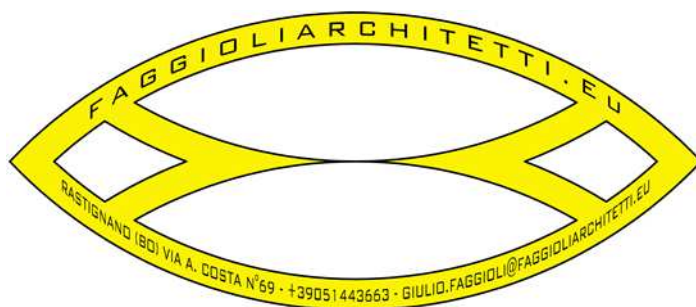
Il termine prudenziale sotto riportato significa che essendo in una fase di studio di previsione sono stati riportati alti valori numerici di movimento dei mezzi a tutela della correttezza della conclusione; ipotizzando un mezzo in uscita ogni 15 secondi nell'orario mattutino mi colloco volutamente in una condizione in cui la realtà non supererà la previsione.

E' ipotizzabile inoltre che una parte di questi flussi veicolari derivi dal trasferimento da attività esistenti (es. gli addetti) e che, pertanto, si possa considerare una quota di flussi di traffico già presente lungo la rete stradale. Ad ogni modo, ponendosi nelle condizioni più sfavorevoli quindi di valutazioni massime del traffico, sono state considerate le seguenti ipotesi:

- 2.1 nessun trasferimento di quote di traffico dalla viabilità esistente;
- 2.2 una concentrazione del traffico indotto nell'ora di punta del mattino pari al 20% del traffico giornaliero;
- 2.3 una concentrazione del traffico indotto nell'ora di punta serale pari al 10% del traffico giornaliero;
- 2.4 ripartizione al 50% tra ingressi e uscite nelle ore di punta;
- 2.5 distribuzione delle provenienze/destinazioni per l'80% da Sud (lato autostrada) e per il 20% dai rimanenti itinerari (SS9 ed SP2).

Per quanto detto si stimano:

- 2.6 +240 vph eq nell'ora di punta del mattino (120 vph eq. in ingresso e 120 vph eq. In uscita);
- 2.7 +120 vph eq nell'ora di punta serale (60 vph eq. in ingresso e 60 vph eq. In uscita).



A conferma della prudenzialità molto ampia che ho adottato della stima si consideri che nell'ora di punta del mattino +240 vph eq. Corrispondono a 4 mezzi in ingresso/uscita dal nuovo insediamento ogni minuto, 1 ogni 15 secondi. Ritengo che questa condizione prevista in relazione difficilmente sarà riscontrabile nella realtà.

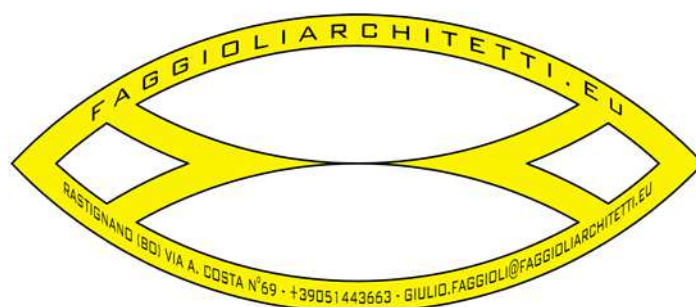
In riferimento all'indagine svolta nel dicembre 2019 ritengo che sia sufficiente per caratterizzare l'andamento del traffico in zona, le indagini sono inoltre state svolte in periodo PRE-COVID, rilievi del traffico svolti per progetti analoghi eseguiti in primavera 2020 hanno dato dei dati di traffico significativamente più bassi rispetto ai valori normali di traffico. Inoltre i valori riportati in relazione sono:

Sovrapponibili ai dati rilevati in corrispondenza della rotonda della Viabilità Sovracomunale del Martignone nel luglio 2018 facenti parte del Piano Urbanistico D322A. Progetto finalizzato alla realizzazione di un complesso per l'attività di raccolta, conservazione, preparazione, smistamento e consegna delle merci per conto terzi, in specifico di circa 93'000 mq di SU.

Inferiori ai dati previsti nello studio / Screening del Progetto di variante alla SS 9 utilizzato per il progetto della Viabilità Sovracomunale del Martignone datato 2008. Questo studio è contenuto nell'Accordo di Programma p.g. 342482 del 28/8/2008 denominato Polo Sovracomunale del Martignone, sottoscritto il 23/7/2008 dai Comuni di Anzola dell'Emilia e Crespellano nonché dalla Provincia di Bologna, seconda fase di sviluppo del Comparto Martignone.

Infine:

Il Comparto Martignone 1 nord è conseguenza dell'Accordo di Programma p.g. 342482 del 28/8/2008 denominato Polo Sovracomunale del Martignone, sottoscritto il 23/7/2008 dai Comuni di Anzola dell'Emilia e Crespellano nonché dalla Provincia di Bologna, seconda



fase di sviluppo del Comparto Martignone. Tutta l'area soggetta ad Accordo Operativo rientra nell'ambito Martignone, il Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS) prevede l'insediamento di attività di raccolta, conservazione, preparazione, smistamento e consegna delle merci per conto terzi, attività di logistica.

Confermo quindi quanto sopra riportato riportando la conclusione dello studio del traffico:

Sintesi nel punto di rilevamento S1, tratto stradale antistante il Martignone 1 nord.

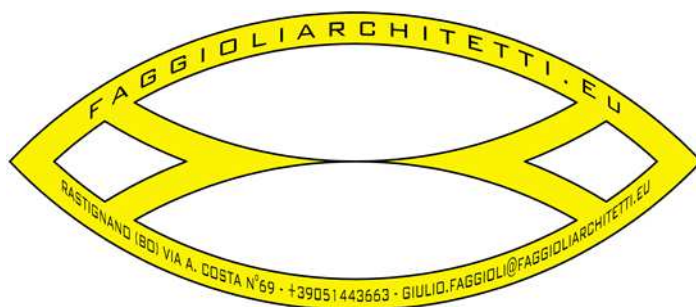
A seguito dello studio prima riportato si evidenziano le punte di traffico esistente del mattino e della sera del venerdì e del lunedì, con valori massimi dell'ordine dei 500 veicoli-ora equivalenti (vph eq.) per direzione.

La stima molto cautelativa del traffico (cioè calcolata in significativo eccesso) indotto dal nuovo insediamento D3 22B comporta un incremento veicolare pari a +240 vph eq nell'ora di punta del mattino (120 vph eq. in ingresso e 120 vph eq. in uscita) con distribuzione delle provenienze/destinazioni per l'80% da Sud (lato autostrada) e per il 20% dai rimanenti itinerari (SS9 ed SP2).

In termini di flussi veicolari e livelli di servizio, sulla base delle indagini appositamente eseguite da venerdì 06/12/2019 a lunedì 09/12/2019, si riscontrano ampie riserve di capacità sull'itinerario della SP27 Var tra la SS9 nei pressi dell'ambito di intervento ed il casello di Valsamoggia dell'autostrada A1. Per ottenere dei valori al limite tra il livello D ed il livello E, di congestione, i flussi di traffico dovrebbero arrivare a circa +1.600 vph eq.

Sommando l'esistente con la previsione: 500 vph eq. + (240 vph eq. X 20% del flusso verso nord) = 548 vph eq. < 1.600 vph eq.

Quindi nessun aumento di traffico significativo e nessuna ripercussione sono previsti a seguito dell'attuazione del Comparto D3 22B.



Sintesi nel punto di rilevamento R2, Rotonda di accesso al Comparto D3 22B.

In R2 i valori più elevati si attestano sui 1.300-1.400 vph eq. nelle ore di punta del mattino e sui 500-600 vph nelle punte del sabato e della domenica.

La rotatoria R2 ha ampie riserve di capacità, il limite di capacità del nodo che è stimato intorno ai 3.200-3.400 vph eq.

Il carico veicolare orario aggiuntivo nel ramo di accesso all'ambito del Martignone 1 nord è previsto nel momento di massimo afflusso pari a +120 vph eq. in ingresso e +120 vph eq. in uscita al mattino quindi 240 vph eq.

Sommando l'esistente con la previsione, 1.400 vph eq. + 240 vph eq. = 1.640 vph eq. < 3.400 vph eq.

Nelle giornate di sabato e domenica si riscontrano ancor di più ampie riserve di capacità lungo tutta la viabilità indagata.

Quindi nessun aumento di traffico significativo e nessuna ripercussione sono previsti a seguito dell'attuazione del Martignone 1 nord.

