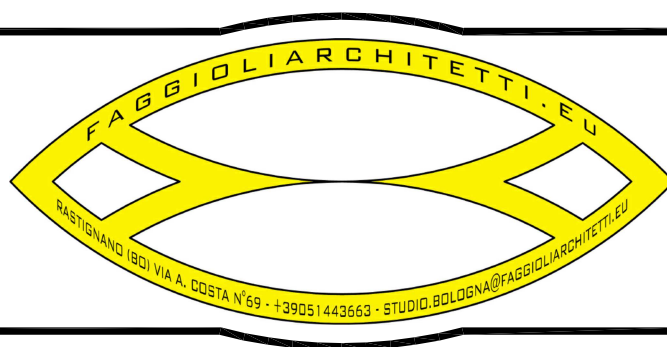


COMUNE DI VALSAMOGGIA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA

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

COMMITTENTE

PROGETTAZIONE ARCH. GIULIO FAGGIOLI



PROGETTO

RELAZIONE ATTIVITA' LAVORATIVA DI PROGETTO

DATA 07.03.2023

AGG. ---

ELABORATO N°

2

COMUNE VALSAMOGGIA, LOCALITA' CREPELLANO
COMPARTO MARTIGNONE 1 NORD, AMBITO APS.Mi.

DESCRIZIONE DELL'ATTIVITA' LAVORATIVA

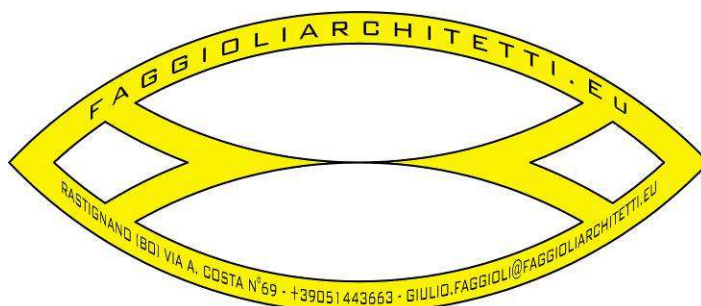
Premessa:

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 di Programma rientra nell'ambito Martignone, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) prevede l'insediamento di attività di raccolta, conservazione, preparazione, smistamento e consegna delle merci per conto terzi, attività di logistica.

Progetto del Comparto Martignone 1 nord:

Il progetto è finalizzato alla realizzazione di un edificio con 1 oppure 2 unità per l'attività di raccolta, conservazione, preparazione, smistamento e consegna delle merci per conto terzi, uso logistica, in specifico:

1. Il complesso si compone di un unico edificio, ogni unità è composta da magazzino ed uffici con i rispettivi servizi igienici, refettorio per il personale impiegato nell'edificio ed alcuni spogliatoi dotati di servizi igienici per il personale impiegato. All'interno della sagoma proposta saranno altresì presenti locali tecnici, impiantistici e di ricarica dei mezzi elettrici, mentre lungo il lato Ovest verranno realizzati una vasca fuoriterza per l'accumulo delle acque a servizio dell'impianto antincendio ed il relativo locale con pompe.
2. Un edificio di sorveglianza per la gestione della sicurezza del complesso, posto in corrispondenza dell'ingresso 1.
3. Una cabina elettriche in base alle necessità Enel.

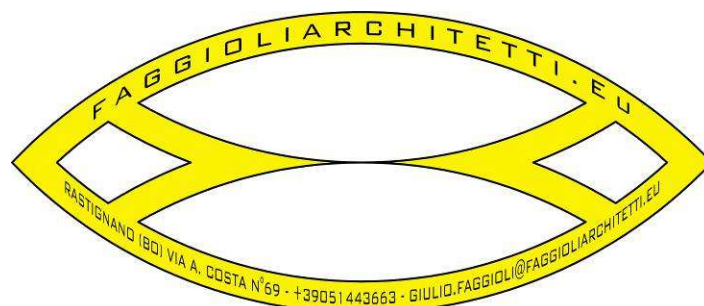


Struttura dell'edificio:

1. Ad est ed a ovest si trova l'area dedicata allo scarico e carico delle merci degli autoarticolati; le zone di manipolazione dei prodotti si aprono verso l'esterno attraverso dei portoni 270 x 300 cm a scorrimento verticale; il pavimento dell'edificio è più alto di 120 cm rispetto al piazzale dove parcheggiano i mezzi; così facendo si avrà la stessa quota fra la cassamobile dell'automezzo ed il pavimento.
2. Al centro dell'edificio è previsto il deposito delle merci di altezza massima sotto tegolo di 14,60 m, le merci saranno stoccate su scaffalatura metallica; qui è previsto il solo transito di personale su mezzi appositi (Transpallet elettrici) e non è assolutamente prevista la permanenza di persone.
3. Nella porzione est sono previsti gli uffici disposti su due piani.
4. All'interno del magazzino è prevista l'area di deposito e ricarica dei carrelli, compartimentata dal magazzino stesso e dotata di ventilazione diretta e continua verso l'esterno.
5. Nel blocco uffici, ad est, è previsto il refettorio per il personale impiegato in tutto l'edificio e due spogliatoi dotati di servizi igienici per il personale impiegato nel magazzino.

Descrizione dell'attività lavorativa:

Le merci, normalmente suddivise in unità pallets, sono scaricate dai mezzi allineati lungo le banchine con l'ausilio di carrelli elevatori o trans-pallets, transitano attraverso le porte sezionali a scorrimento verticale e sono sistemate provvisoriamente in aree delimitate da strisce verniciate sul pavimento (area in-out). Dall'area in-out i pallets vengono collocati tramite carrelli elevatori in deposito, su scaffalature metalliche che raggiungono i 11 / 12 metri di altezza. La merce in deposito sarà quindi successivamente prelevata dagli scaffali e portata sempre attraverso carrelli elevatori all'area lavorazioni; qui i pallets vengono scomposti e preparati per la spedizione. La merce sotto forma di pacco o pallets viene quindi portata all'area in-out ove staziona per breve tempo in aree delimitate da strisce verniciate sul pavimento, in attesa di essere caricata sui mezzi lungo i lati Est ed Ovest, questa



movimentazione avviene sempre con l'ausilio di carrelli elevatori o con trans-pallets. L'accesso all'area di solo stoccaggio sarà consentito ai soli carrelli elettrici, non è ammesso il transito pedonale.

La zona di stoccaggio senza permanenza di persone sarà illuminata e ventilata dall'alto attraverso lucernari con un rapporto illuminoventilante $> 1/16$ della Su.

Le aree di carico e scarico, dove c'è permanenza di personale, saranno ventilate ed illuminate dall'esterno con superfici distribuita equamente fra parete e soffitto. La superficie a parete sarà realizzata attraverso finestre e portoni sezionali dotati di finestra, a soffitto invece si procederà alla realizzazione di lucernari orizzontali apribili.

La zona con permanenza di persone sarà illuminata secondo il rapporto $> 1/8$ della Su e ventilata con un rapporto $> 1/10$ della Su.

Le superfici aeroilluminanti posizionate sul coperto devono essere configurate in modo da impedire, aperte o chiuse, la caduta accidentale di una persona dal coperto dell'edificio al suo interno. Tutte le finestre ed i lucernai passibili di apertura saranno dotati di comando a distanza motorizzato, azionabile da terra. L'area centrale destinata a deposito su scaffalatura metallica, dove non c'è permanenza di persone, sarà ventilata ed illuminata dal soffitto. In questo modo si garantirà un'illuminazione notevole e uniformemente distribuita su tutta la superficie di stoccaggio. Tutti i portoni sezionali sono dotati di ampie finestre tali da permettere una visione verso l'esterno da altezza uomo, per il benessere ottico visivo e per sicurezza. A sud/est, all'esterno della recinzione, si collocheranno degli "scarrabili" per la raccolta dei materiali di scarto e rifiuto derivati dallo sballaggio e preparazione dei pacchi e pallets, in conformità alle regole Apea.

Descrizione dell'attività composta da due unità lavorative:

Attività negli uffici: 50 operatori.

Attività di magazzino e manipolazione merci: 140 operatori.

L'attività non è aperta al pubblico.

Orario dell'attività: 06 – 18, da lunedì a sabato.



Gli operatori dello stabilimento **contemporaneamente** presenti in una giornata tipo di lavoro saranno 190, ai quali si aggiungono 52 trasportatori impiegati nelle operazioni di carico/scarico e 34 in attesa di caricare / scaricare le merci, per un totale di 276 unità. Si prevede pertanto di realizzare 30 servizi igienici.

Traffico veicolare indotto dall'attività di progetto

Mezzi circolanti in 1 giornata di attività:

Autovetture, quantificate nel 90% degli operatori, come cautelativamente richiesto in Conferenza dei Servizi del 28.04.2021, quindi n° 170 auto.

Autovetture dei visitatori, n° 0 in quanto l'attività non è aperta al pubblico.

Mezzi leggeri n° 180.

Mezzi pesanti n° 200.

Veicoli equivalenti n° 1'040 secondo la formula:

1 veicolo equivalente = 1 auto. Quindi $170 \times 1 = 170$ veicoli equivalenti.

1,5 veicolo equivalente = 1 veicolo leggero. Quindi $180 \times 1.5 = 270$ veicoli equivalenti.

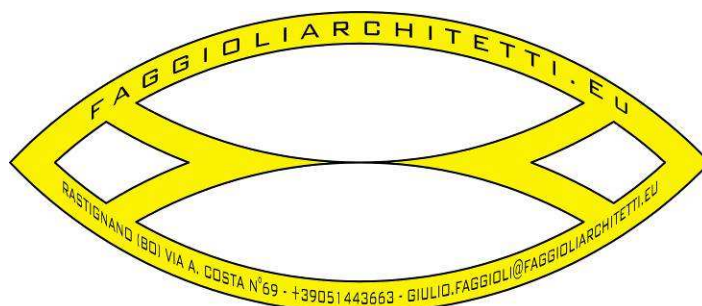
3 veicoli equivalenti = 1 veicolo pesante. Quindi $200 \times 3 = 600$ veicoli equivalenti.

Le movimentazioni generate dal comparto e delle relative provenienze sono quindi pari a 1'040 veicoli equivalenti giornalieri complessivamente generati/attratti nell'arco di 1 giornata lavorativa.

Ribadisco che le giornate lavorative sono dal lunedì al sabato.

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, 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.

Per quanto detto si stimano:

2.6 +208 vph eq nell'ora di punta del mattino (104 vph eq. in ingresso e 104 vph eq. In uscita);

2.7 +104 vph eq nell'ora di punta serale (52 vph eq. in ingresso e 52 vph eq. In uscita).

A conferma della prudenzialità che ho adottato nella stima, si consideri che nell'ora di punta del mattino +208 vph eq. corrispondono a 3.4 mezzi in ingresso/uscita dal nuovo insediamento ogni minuto.

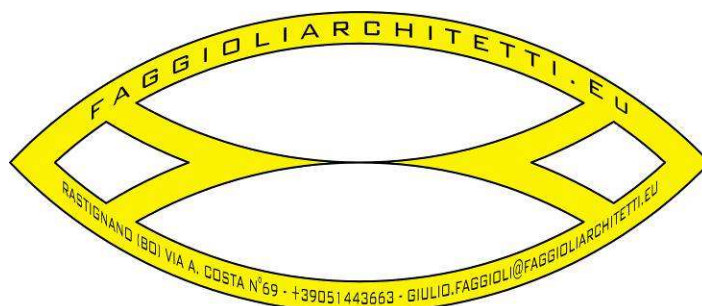
Ingresso 1, Sud, per mezzi pesanti:

Utilizzato per i mezzi di trasporto pesanti. Come si evince dal progetto, l'accesso è progettato in entrata ed uscita con doppia corsia di 375 cm, le 4 corsie e l'arretramento dell'ingresso di circa 60m dalla strada permettono un efficace accesso al complesso logistico, sempre senza code che possano avere ripercussioni sulla viabilità pubblica. L'ingresso 1 è presidiato da una guardiola.

L'immissione sulla strada pubblica è obbligatoriamente verso sud, con corsia di immissione di 60m.

L'accesso dalla strada pubblica è obbligatoriamente da nord, con corsia di immissione di 60m.

Questo accesso serve inoltre ai mezzi scarrabili dei rifiuti che sono posti nell'area di stoccaggio Apea, appena al di fuori della recinzione.



Ingresso 2, Nord, per autovetture:

L'ingresso 2 è dedicato agli operatori che arrivano in autovettura che stazioneranno in proprietà ma fuori dalla recinzione per motivi di sicurezza. L'accesso al parcheggio dello stabilimento sarà sempre garantito durante l'orario di apertura dell'attività.

Gli operatori che arriveranno sul posto di lavoro senza auto potranno accedere al complesso attraverso un percorso pedonale e ciclabile; abbiamo infatti previsto una pista ciclopedonale che collega l'ingresso n. 2 dell'edificio alla pista ciclabile di cui al progetto prot. 4957 del 05/04/2012 ed anche alle 2 fermate autobus previste dal progetto lungo la strada comunale ad Est del lotto.

L'ingresso 2 servirà anche i mezzi di tecnici, manutenzione ed emergenza del complesso ed è posizionato a Nord, oltre i posti auto.

Data 2023 03 07

Proprietari, proponenti e soggetti attuatori:

Soggetti attuatori:

Il Progettista Arch. Giulio Faggioli

