

CONSIDERAZIONI

I possibili impatti sull'ambiente dei due scenari di variante riguardano essenzialmente il traffico indotto e il rumore, restano inalterate le altre valutazioni effettuate in sede di VAS del PSC e di Screening.

traffico indotto – Nella Valsat del PSC la Sul destinata alle attività commerciali costituiva circa il 30% di quella complessivamente insediabile, valori assolutamente non confrontabili a quelli della presente variante. Nello screening è condotta l'analisi della rete viaria considerando 6 scenari e nella conclusione si evidenzia che “le incidenze dei flussi di progetto non risultano particolarmente significative e i parametri analizzati (capacità della strada, livello di servizio, congestione, ecc.) non vengono modificati in maniera consistente. Le criticità rimangono identiche a quelle ante operam”.

I maggiori flussi generati dalla differenza merceologica da non alimentare ad alimentare, se utilizziamo il metodo parametrico può essere quantificato in + 167 auto (clienti/addetti) nell'ora di punta nello scenario 1 e di +257 auto (clienti/addetti) nell'ora di punta nello scenario 2 che, se confrontati con i flussi medi orari di traffico riportati nello screening rappresentano una percentuale non significativa. Tale incremento si inserisce in una situazione generale dei flussi di traffico sulla via Emilia nel tratto Forlimpopoli – Cesena, che conferma, tra il 2011 e il 2017, un andamento in diminuzione (cfr. Appendice A).

Va inoltre rilevato che le affluenze massime ai centri commerciali non coincide con quelli delle altre attività insediate e previste nell'ambito sia rispetto ai giorni che alle fasce orarie, e pertanto sotto questo profilo non costituisce un fattore di incremento della congestione. Infine è da considerare che nell'ambito le quantità edificatorie sono state ridotte di 5.712 mq di Sul.

La pianificazione operativa dovrà valutare, con specifico riferimento alla categoria merceologica da insediare, la sostenibilità dei flussi di traffico generati⁹.

Tabella 2 – Stima del traffico indotto dalle medie strutture di vendita alimentari

Stima del traffico indotto (metodo parametrico)												
funzione		Scenario attuale			Scenario 1			differenza con scenaria attuale	Scenario 2			differenza con scenaria attuale
		quantità	parametro	Totale	quantità	parametro	Totale		quantità	parametro	Totale	
		mq di Sv	auto	auto	mq di Sv	auto	auto		mq di Sv	auto	auto	
Commerciale	auto addetti		1 auto/			1 auto/				1 auto/		
		2.150	100 mq di Sv	22	1.500	100 mq di Sv	15			100 mq di Sv		
	auto clienti		8 auto/			8 auto/				8 auto/		
		100 mq di Sv	172	100 mq di Sv	120				100 mq di Sv			
Commerciale alimentare	auto addetti					1 auto/				1 auto/		
					1.500	100 mq di Sv	15		3.000	100 mq di Sv	30	
	auto clienti					14 auto/				14 auto/		
					100 mq di Sv	210			100 mq di Sv	420		
Totale				194			360	167			450	257

Tabella 3 – Flusso medio orario diurno e massimo orario divisi per mezzi leggeri e pesanti (Fonte: Screening Analisi della rete viaria).

tratti stradali interessati	traffico attuale					
	traffico medio orario diurno			traffico max orario		
	TL	TP	TE	TL	TP	TE
SS9 nord	876	68	1046	1865	147	2233
SS9 sud	876	68	1046	1865	147	2233
SS9 int	600	50	725	900	70	1075
SP5	600	50	725	1100	80	1300
SP60	500	45	613	900	75	1088
Via Mattei	900	100	1150	1500	120	1800
SP106	350	25	413	600	40	700
E45	1100	180	1550	1800	250	2425
Secante	1200	120	1500	1900	180	2350

TL: traffico leggero

TP: traffico pesante

TE: traffico equivalenti: 1 mezzo pesante = 2,5 mezzi leggeri

Rumore – Incremento delle emissioni sonore dovute al possibile incremento del traffico veicolare indotto dall'attività commerciale per carico e scarico merci. Al fine di mitigare la rumorosità immessa verso i ricettori abitati dovranno essere evitate bocche di carico-scarico e aree di manovra dei mezzi pesanti sui lati degli edifici prossimi al confine con i ricettori sensibili.

⁹ Decreto del Presidente della Provincia di Forlì-Cesena prot. 9513/44 avente per oggetto l'espressione dell'Intesa ai sensi dell'art. 32, comma 10 della LR 20/2000.