

STUDIO TECNICO
INGEGNERIA - ARCHITETTURA

Dott. Ing. Giuliano Galassi
Dott. Ing. Ermanno Gianessi
Geom. Gabriele Pasini
V.le G. Marconi, 584 - 47023 Cesena (FC)
Tel e Fax 0547/301735 - P.I. 01314600402
E-mail: info@stgalassi.191.it

Dott. Arch. Stefano Bottari
Corso Ubaldo Comandini, 8 - 47023 Cesena (FC)
Tel 0547/24379 - C.f. BTT SFN 69E31 C573M
E-mail: bottari.stefano@libero.it

COMUNE DI CESENA

PROVINCIA DI FORLÌ-CESENA

Piano Urbanistico Attuativo di Iniziativa Privata
05/03-AT4a - Diegaro, Via San Cristoforo

Committenti: **Elettra s.r.l.**

con sede a Cesena, Via Lelio Basso n°270 - P.Iva 02212390401

Ellemme Immobiliare s.r.l.

con sede a Bertinoro, Via Santa Croce n°121 - P.Iva 03472480403

Soc. C.M.P. sas di Tani Maura & C.

con sede a Cesena, Via Uberti n°53 - P.Iva 10663010401

*ALLEGATO F1 - Verifica assoggettabilità V.A.S.
Rapporto preliminare - Integrazione*

Il Progettista

Dott. Ing. Ermanno Gianessi
Dott. Arch. Stefano Bottari

Il Committente

Allegato F1

Maggio 2011

CASADIO & CO.
*Studio Tecnico Associato
di Casadio e Zaffagnini*

Viale Vittorio Veneto 1/bis - 47100 Forlì
Tel/Fax 0543/23923 – Email studio@casadioeco.it
www.casadioeco.it
P.I. 03480110406



APPROFONDIMENTI SUL TRAFFICO INDOTTO E IMPATTO ATMOSFERICO INTEGRAZIONE

**Committente: Elettra s.a.s., Gruppo Mareco Luce, Soc.
C.M.P. s.a.s.**

DATA: 19/07/2010

**PIANO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PRIVATA
05/03-AT4a, AREA DI CINTURA
PREVALENTEMENTE POLIFUNZIONALE.
DIEGARO DI CESENA, VIA S. CRISTOFORO**

Tecnico competente:
Dott. Fabio Zaffagnini

Premessa

In relazione alla richiesta di integrazione relativa all'incremento di traffico indotto dal PUA di progetto, con conseguenti effetti sull'inquinamento acustico ed atmosferico, si rende necessaria qualche considerazione e riesamina delle condizioni al contorno.

La relazione sul traffico indotto, così come presentata dalla committenza, prevedeva incrementi di traffico con tutta probabilità sovrastimati e definiti sulla base della portata desunta dalla classificazione (DM 285/92) delle strade interessate.

Sulla base di tali stime sono stati ipotizzati quindi incrementi di traffico che avrebbero portato a condizioni critiche dal punto di vista atmosferico ed acustico, facendo particolare riferimento al nucleo abitato situato lungo Via San Cristoforo e sud del PUA.

La relazione presentata, infatti, concentra la propria attenzione sui picchi di traffico che possono verificarsi nell'area durante ore di punta, senza distinguere però le vie di accesso e di provenienza dei mezzi, che sono molteplici e che quindi permettono di ridimensionare il numero di mezzi in movimento per ogni segmento stradale di interesse.

Al fine di ottenere una migliore visione d'insieme dell'impatto del PUA sul traffico è bene considerare l'area in un'ottica più vasta.

Rete di collegamento dell'area

La valutazione del traffico presso l'area di studio non prevedeva la presenza della Nuova Secante di Cesena, strada che permette di assorbire e concentrare la maggior parte del traffico proveniente da Est e che comporta un incremento prevalente lungo Via Pastore che si immette nella rotonda collocata a Nord della lottizzazione.

Il traffico proveniente dall'autostrada e dalla E45 (sicuramente da Nord ed eventualmente anche da Sud), arriva al sito di interesse passando da Via San Cristoforo nella porzione Nord.

E' quindi evidente che la maggior parte del traffico, ossia quello derivante dalle vie principali dell'area (Autostrada, E45 e Secante) è collegata al sito di studio da direttrici collocate a Nord ed Est e non passa da Via San Cristoforo Sud, dove è situato il centro abitato più sensibile.

L'unica strada principale da cui proviene in via preferenziale il traffico passante davanti al nucleo abitato suddetto, è la Via Emilia, in attesa che venga realizzato lo svincolo che collega l'area all'E45 a Ovest.

Traffico indotto

La relazione presentata non specificava con sufficiente chiarezza che i valori di incremento di traffico erano relativi a condizioni particolarmente svantaggiose e concentrate in fasce orarie ben precise (8:00 – 9:00 e 17:30 – 18:30) e non erano da intendersi come valori medi giornalieri. Tali valutazioni erano state condotte al fine di dimostrare come le strade fossero dimensionate in maniera adeguata a garantire il flusso degli automezzi.

In chiave di impatto acustico ed atmosferico è giusto invece considerare un valore intermedio.

Per calcolare la media degli incrementi di traffico indotto si considera un valore ragionevole massimo (di incremento) di veicoli pari a 400 unità, che si verifica per 2 ore al giorno. Le restanti 14 ore del periodo di riferimento (16h) comporta un incremento stimato nel 30% del massimo (120 unità).

Facendo una media si ottiene un valore pari a :

$$(400*2+120*14)/16=155$$

155 è quindi il valore medio giornaliero dell'incremento del traffico veicolare provocato da tutto il comparto, che deve essere suddiviso nelle 3 principali arterie di accesso all'area di studio.

Considerando:

- 40% traffico da/verso E45 e Autostrada
- 40% traffico da/verso Secante
- 20% traffico da/verso Via Emilia

Si ottiene un incremento giornaliero (sulle 16 ore) medio di:

- **62 veicoli/h da/verso E45 e Autostrada**
- **62 veicoli/h da/verso Secante**
- **31 veicoli/h da/verso Via Emilia**

Interventi proposti

Poiché la situazione che presenta più criticità si sviluppa su Via San Cristoforo dove sono presenti nuclei abitativi residenziali, si propone di limitare il traffico pesante su tale strada facendolo passare da Via Dismano, che presenta una dimensione tale da riuscire a sopportare tale flusso senza particolari problemi.

Il traffico pesante quindi riuscirebbe ad accedere all'area di interesse attraverso l'interno della zona industriale di San Carlo.

L'incremento di traffico può quindi essere così ricalcolato:

- **62 veicoli/h da/verso E45 e Autostrada**
- **62 veicoli/h da/verso Secante**
- **31 veicoli/h da/verso Via Emilia (su Via Dismano)**
- **0 veicoli/h da/verso Via Emilia (su Via San Cristoforo)**

Considerazioni sull'impatto atmosferico

Alla luce delle valutazioni eseguite, si procede qui di seguito con le considerazioni relative all'impatto in atmosfera dovuto all'incremento di traffico lungo il tratto più sensibile, quello di Via San Cristoforo.

Come mostrato nella relazione sul traffico, i rilievi di traffico su tale via, sono sovrastimati rispetto alla situazione attuale, in quanto non prendevano in considerazione la presenza della Nuova Secante.

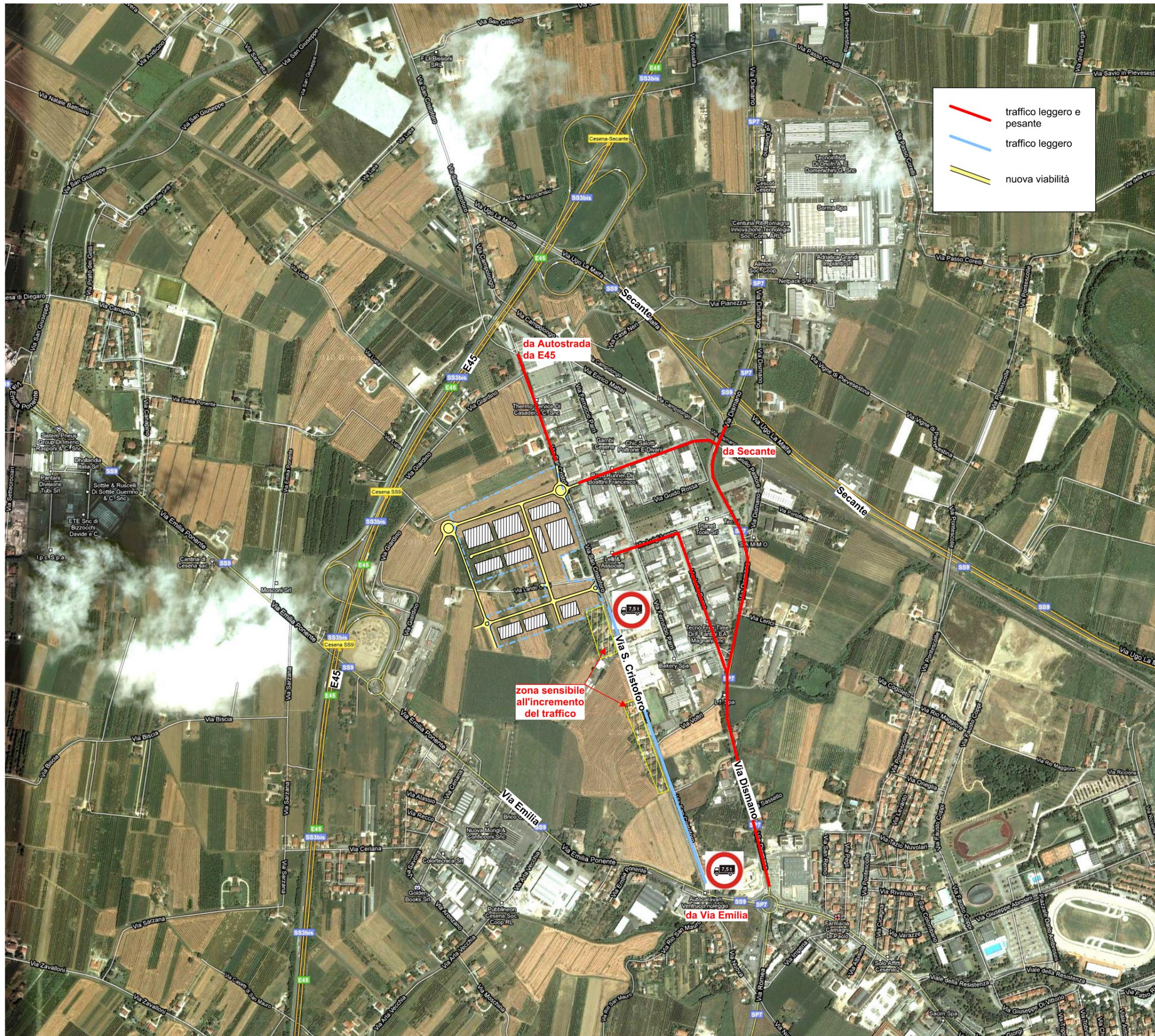
Il valore medio giornaliero misurato consiste in un flusso di 155 veicoli equivalenti all'ora; nel caso di studio, una previsione cautelativa e svantaggiosa vedrebbe un incremento di 31 veicoli/h.

La proposta di divieto al traffico pesante su tale via permetterebbe di ritrovarsi in una situazione inalterata, se non addirittura migliorativa rispetto alla condizione attuale, poiché il mancato accesso di veicoli pesanti compensa l'aumento di traffico leggero.

Il parallelo aumento del traffico sulle vie interne all'area artigianale si può considerare ammissibile data l'assenza di recettori particolarmente sensibili e la destinazione del sito.

Dal punto di vista dell'impatto in atmosfera dell'intervento, si può affermare che esso non sia particolarmente gravoso per la salute della popolazione e non provocherà un incremento critico in termini di NO₂, PTS, HC_n, Pb e CO, ricordando inoltre che è in previsione la realizzazione della bretella di collegamento all'E45 a Ovest, che ulteriormente diluirà tali emissioni.

Forlì, 19 luglio 2010



- traffico leggero e pesante
- traffico leggero
- nuova viabilità

da Autostrada da E45

da Secante

da Via Emilia

zona sensibile all'incremento del traffico

