



## Comune di Modena

Assessorato Urbanistica Pianificazione per lo Sviluppo sostenibile  
Politiche Abitative

Interrogazione Gruppo Consigliare Movimento 5 Stelle  
Prot. 143834 del 08.06.2020 (PEC)

Oggetto: Ipotesi di area industriale in area Riosecco Sud e impatto su aree di pertinenza del Comune di Modena.

Premessa: l'interrogazione attiene a procedimenti che non coinvolgono la sfera politica, in quanto non è stata richiesta una modifica degli atti di pianificazione relativi al Comune di Modena o di area vasta, in questo secondo caso il decisore è ovviamente la Provincia.

E' prassi che un Comune non sia chiamato a effettuare valutazioni che competono ad altre Amministrazioni (Provincia, Arpaer ...) in relazione alla documentazione prodotta la cui completezza e adeguato approfondimento è quindi demandato a questi diversi soggetti.

Le amministrazioni chiamate, in quanto territorialmente contigue all'area di intervento, valutano gli aspetti che, a valle del giudizio di cui sopra, hanno evidenti interferenze con il proprio territorio comunale.

Pertanto, in ragione di quanto verrà meglio illustrato nel proseguo, non sono emersi dati che abbiano indotto gli uffici a evidenziare elementi di criticità, escludendo altresì interventi di competenza della Giunta o del Consiglio comunale, ossia di carattere politico.

Quanto segue è quindi la ricostruzione dell'attività svolta dagli uffici e l'estrapolazione dalle documentazioni in atti delle parti utili a fornire le risposte ai diversi interrogativi posti.

### **Interrogazioni:**

1) *se l'Amministrazione Comunale è stata coinvolta, almeno a livello di condivisione di informazioni, nelle decisioni del Comune di Spilamberto.*

Con Prot. 8455 del 10.01.2019 è stata assunta agli atti la Comunicazione del Comune di Spilamberto ai Comuni limitrofi (Comune di Modena, Comune di Castelvetro di Modena, Comune di Castelnuovo Rangone, Comune di Savignano S/P, Comune di Vignola, Comune di S. Cesario) "dell'avvenuto deposito e pubblicazione della variante al P.R.G. relativa al progetto attuativo in variante al P.P. di Iniziativa Pubblica Loc. Spazzino di Sopra – Rio Secco Sud e all'art. 37 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG Vigente. Ri-adozione".

2) *in caso affermativo, quali sono stati le azioni conseguenti dell'Amministrazione e, nella fattispecie, se è stata chiesta (e ottenuta) l'estensione dello studio dei fattori di incidenza ambientali anche al territorio del Comune di Modena e con che risultanze.*

E' stata esaminata tecnicamente la documentazione consultabile dal sito istituzionale del Comune di Spilamberto adottata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 81 del 17.12.2018, ([https://www.comune.spilamberto.mo.it/amministrazione\\_trasparente\\_1/pianificazione\\_e\\_governo\\_d\\_el\\_territorio/variante\\_prg\\_riadozione\\_2018\\_rio\\_secco\\_sud\\_piano\\_particolareggiato\\_1.htm](https://www.comune.spilamberto.mo.it/amministrazione_trasparente_1/pianificazione_e_governo_d_el_territorio/variante_prg_riadozione_2018_rio_secco_sud_piano_particolareggiato_1.htm)) di cui si riporta l'elenco:

1. Delibera di Consiglio Comunale n. 81 del 17/12/2018
2. Relazione illustrativa Variante specifica al PRG;
3. Modifica alle N.t.A. del P.R.G. vigente
4. Tav. 0 Estratti di mappa scala 1:2000
5. Tav. 1 Rilievo scala 1:2000
6. Tav. 2 Planimetria P.P. iniziativa pubblica Loc. Spazzino di Sopra approvato con del. G.C. n.48 del 25/06/12 scala 1:1000
7. Tav. 3 Planimetria di progetto scala 1:1000
8. Tav. 4 Uso del suolo scala 1:1000
9. Tav. 5 Profili scala 1:500
10. Tav. 6 Viabilità e sezioni scala 1:1000
11. Tav. 7 Opere di urbanizzazione: fognatura acque bianche e nere scala 1:1000
12. Tav. 8 Opere di urbanizzazione: rete di distribuzione acqua, gas e metanodotto scala 1:1000
13. Tav. 9 Opere di urbanizzazione: rete elettrica di media e bassa tensione, illuminazione pubblica e rete telefonica. scala 1:1000
14. Tav. 10 Documentazione fotografica
15. Tav. 11 Relazione geologica
16. Tav. 12 Relazione acustica
17. Tav. 13 Preventivo di spesa per opere di urbanizzazione
18. Tav. 14 Relazione di progetto – Studio sul traffico
19. Tav. 15 Norme tecniche di attuazione
20. Tav. 16 Bozza di Convenzione

#### B) PROCEDIMENTO VAS

1. VAS\_Relazione VAS - Carta dei Vincoli
2. VAS\_Relazione traffico
3. VAS\_Relazione idraulica
4. VAS\_Sintesi non tecnica

In particolare per gli aspetti afferenti al traffico si riporta il punto “Conclusioni” dell'elaborato di 2.VAS – Relazione del traffico “Relazione Tecnico – Ambientale – Studio del traffico indotto”:

### 3 CONCLUSIONI

Sulla base dei risultati mostrati nei precedenti capitoli è possibile mettere a confronto il carico urbanistico e i flussi di traffico indotto nei due scenari insediativi del P.P. vigente, con i quattro blocchi a destinazione prevalentemente produttiva/artigianale, e del P.A. in variante con la previsione del centro logistico.

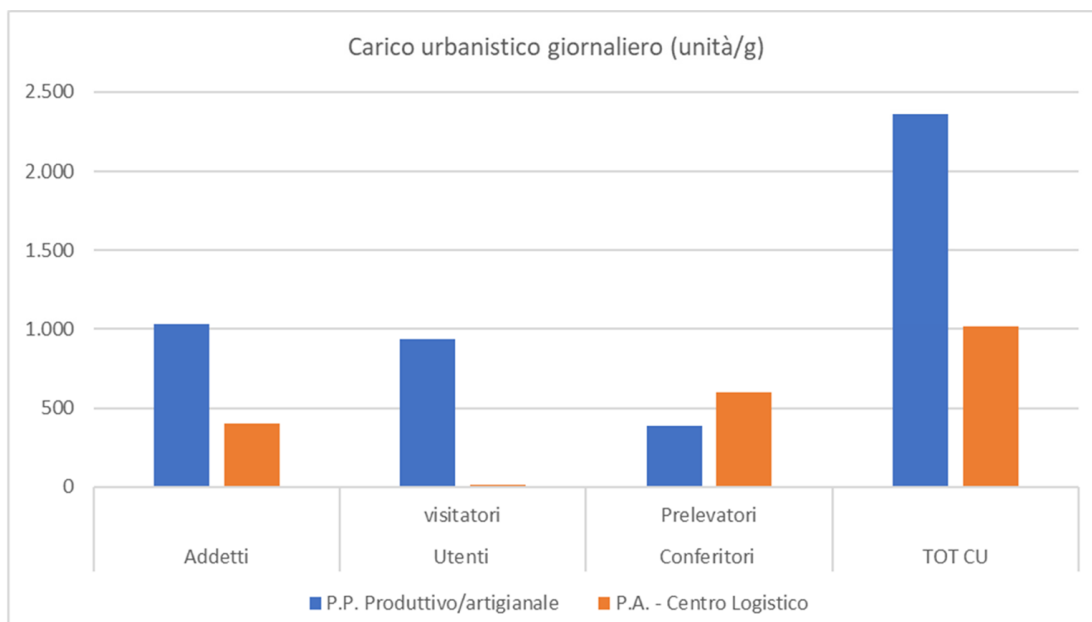
La tabella e il grafico che seguono mostrano i dati del carico urbanistico per i due scenari.

**Tab. 3.1 - Carico urbanistico giornaliero a confronto per i due scenari P.P. e P.A.**

		Carico urbanistico giornaliero (unità/g)			
		Addetti	Utenti visitatori	Conferitori Prelevatori	TOT CU
<b>A</b>	<b>P.P. Produttivo/artigianale</b>	1.030	940	390	2.360

<b>B</b>	<b>P.A. - Centro Logistico</b>	400	16	600	1.016
<b>Differenza B-A</b>		-630	-924	210	-1.344
<b>Differenza B-A %</b>		-61,2%	-98,3%	53,8%	-56,9%

**Grf. 3.1 - Carico urbanistico giornaliero a confronto per i due scenari P.P. e P.A.**



Complessivamente, il Progetto Attuativo proposto produce una netta riduzione dei carichi urbanistici previsti paria circa il 57% in meno di quelli stimati per il Piano Particolareggiato de 2012.

La riduzione si ha in tutte le tipologie di unità di CU salvo che per i conferitori/prelevatori, per quali il centro logistico produce un incremento di quasi il 54%.

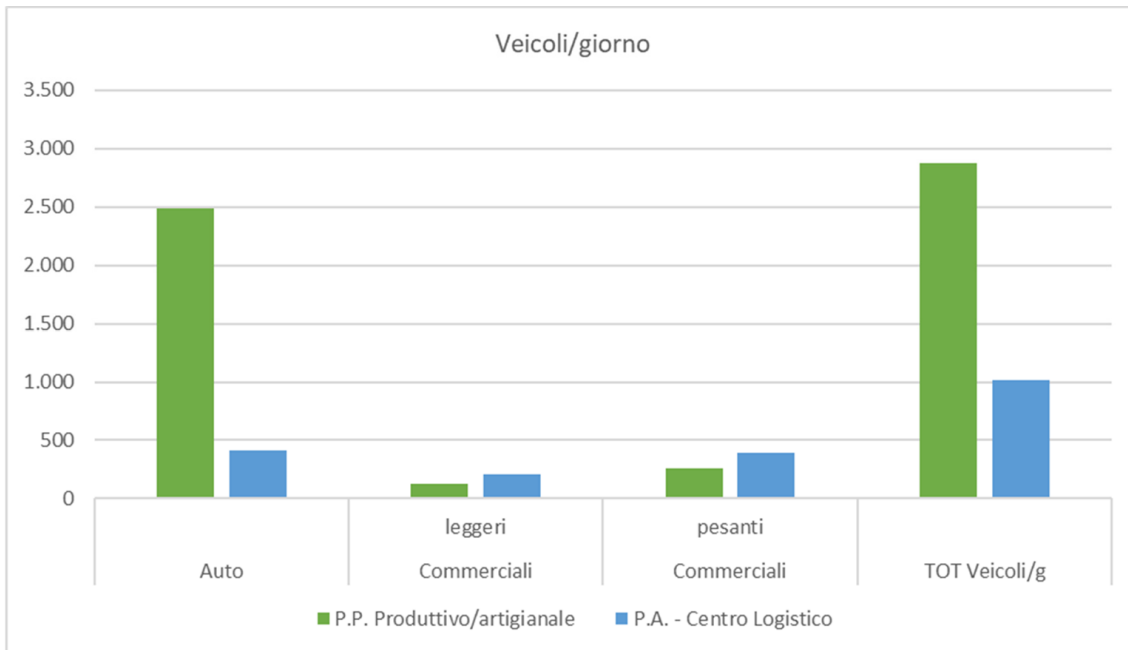
Venendo ai flussi di traffico generati, come si può vedere dalla tabella e dal grafico che seguono anche il totale dei veicoli/giorno indotto dal centro logistico è nettamente inferiore a quello del P.P. di circa il 65%; così come risultano in numero inferiore sia le auto (-83% circa); mentre commerciali leggeri e i commerciali pesanti risultano in numero maggiore rispettivamente di circa il +65% e il +48%.

**Tab. 3.2 - Flussi di traffico indotti giornalmente a confronto per i due scenari P.P. e P.A.**

		Veicoli/giorno (*)			
		Auto	Commerciali leggeri	Commerciali pesanti	TOT Veicoli/g
<b>A</b>	<b>P.P. Produttivo/artigianale</b>	2.483	127	263	2.873
<b>B</b>	<b>P.A. - Centro Logistico</b>	416	210	390	1.016
<b>Differenza B-A</b>		-2.067	83	127	-1.857
<b>Differenza B-A %</b>		-83,2%	65,4%	48,3%	-64,6%

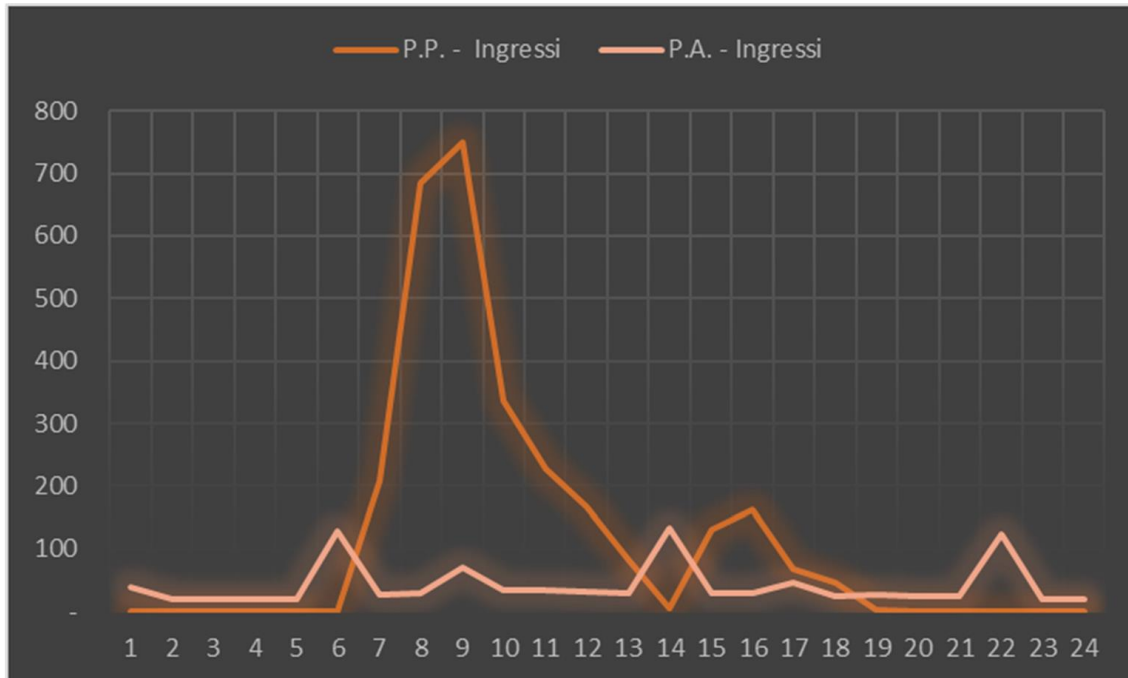
(\*) Totale giornaliero di veicoli in ingresso e in uscita dal comparto

**Grf. 3.2 - Flussi di traffico indotti giornalmente a confronto per i due scenari P.P. e P.A.**

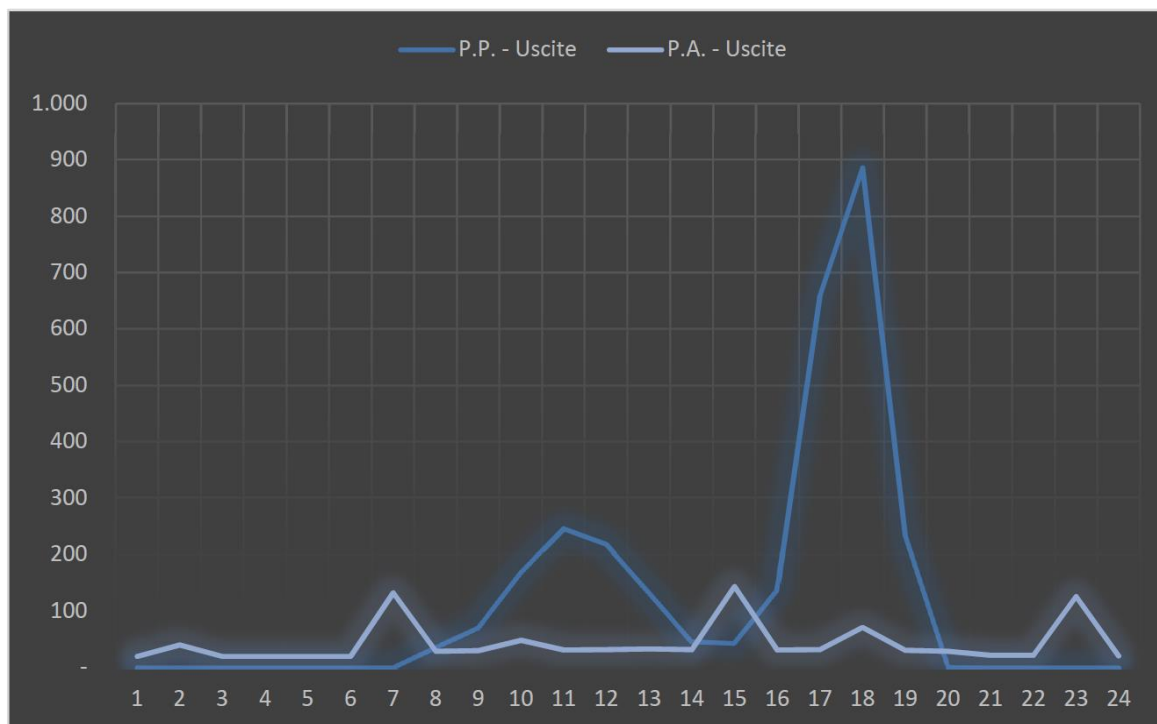


Differenti risultano anche le distribuzioni orarie dei veicoli nell'arco delle 24 ore, come mostrano i grafici seguenti.

**Grf. 3.3 - Confronto per i due scenari P.P. e P.A. della distribuzione dei veicoli in ingresso**



Grf. 3.4 - Confronto per i due scenari P.P. e P.A. della distribuzione dei veicoli in uscita



Si vede come i flussi veicolari indotti dal centro logistico, sia in ingresso che in uscita dal comparto, risultino più uniformemente distribuiti rispetto a quelli stimati per il Piano Particolareggiato che, a loro volta, mostrano importanti picchi proprio nelle fasce orarie solitamente di maggior traffico sulla rete al mattino e al pomeriggio.

Da segnalare che, seppur con valori assoluti molto inferiori, i flussi del centro logistico mostrano alcuni picchi relativi in orari definiti "notturni" per la normativa acustica (ore 22-6), così come in questo periodo hanno flussi medi maggiori di quelli previsti per il P.P., praticamente assenti.

Si può concludere dunque il confronto affermando che, secondo le stime effettuate, il centro logistico previsto dal Progetto Attuativo in variante, produrrà complessivamente che nelle ore di punta, flussi di traffico nettamente inferiori a quelli che si potrebbero avere con l'attuazione delle previsioni insediative del Piano Particolareggiato del 2012.

Inoltre si riporta il punto 9.7 "Traffico e accessibilità dell'area" dell'elaborato 4.VAS - Sintesi non tecnica:

### 9.7 Traffico e accessibilità dell'area

L'analisi del traffico eseguita, e riportata nella specifica relazione tecnica, ad integrazione dello studio di impatto sul già condotto dallo studio AIRIS, porta alla quantificazione del traffico indotto **rispetto allo stato attuale di traffico**. Lo stato ante-operam è frutto di un conteggio in sito del traffico effettivo effettuato nelle ore di punta giornaliero tra le **7:30 e 8:30** e tra le **17:00 e 18:00**.

Data la natura del progetto e le caratteristiche della viabilità interna al comparto, sono state proposte due scenari di impatto:

**Scenario 1:** in cui i mezzi pesanti e commerciali non utilizzano via San Vito destinata a via preferenziale di ingresso e uscita dai mezzi leggeri:

- Aumento di circa il 26-28% della circolazione di mezzi pesanti e del 12% dei mezzi commerciali sulla via Vignolese;
- Aumento del 11-12% della circolazione dei mezzi leggeri su via San Vito.

**Scenario 2:** presuppone invece che il traffico indotto dal comparto si distribuisca sulle due strade analizzate senza vie preferenziali specifiche:

- Aumento di circa il 23-27% della circolazione di mezzi pesanti e del 9-11% dei mezzi commerciali sulla via Vignolese;
- Aumento di circa il 23-27% della circolazione di mezzi pesanti e del 9-11% dei mezzi commerciali su Via San Vito.

Confrontando il numero di veicoli equivalenti complessivo, nelle ore considerate, con la capacità di assorbimento delle strade analizzate, descritta dalla classificazione funzionale secondo CdS ai sensi del D.M.11/05/2001, si nota che il traffico rimane sostenibile per la mobilità attuale.

In termini di traffico giornaliero invece si evidenzia un aumento del 17% del traffico dei mezzi pesanti.

Dallo studio eseguito in precedenza da AIRIS, allegato alla documentazione progettuale era inoltre emerso che la variante proposta non introduceva elementi che provocassero un impatto negativo sul traffico rispetto a quanto approvato da PRG vigente.

Per quanto riguarda la componente traffico si conclude quanto segue:

- Si ritiene che la componente "Traffico" sia la matrice ambientale maggiormente impattata dalla variante proposta
- la realizzazione di un impianto logistico rispetto ai capannoni industriali pianificati da PRG portano una mitigazione sulla componente traffico poichè distribuisce i veicoli in entrata ed in uscita sulle 24 ore piuttosto che sulle ore di punta.
- dai calcoli eseguiti dallo studio AIRIS è emerso che l'impatto provocato dalla variante proposta non provoca un impatto significativo sulla componente traffico rispetto a quanto già pianificato;
- l'ipotesi progettuale risulta migliorativa rispetto allo stato attuale perché l'organizzazione interna delle aree parcheggio indirizza il traffico pesante sulla Via Vignolese, togliendolo dalla Via San Vito, che non è adatta a supportare questo tipo di traffico;
- dai calcoli eseguiti ad integrazione della relazione tecnica dello studio AIRIS è emerso che l'impatto sul traffico rispetto allo stato attuale è da ritenersi non significativo per la Via San Vito (aumento del 11-12% della circolazione dei mezzi leggeri su via San Vito).
- dai calcoli eseguiti ad integrazione della relazione tecnica dello studio AIRIS è stato calcolato un aumento di circa il 26-28% della circolazione di mezzi pesanti e del 12% dei mezzi commerciali sulla via Vignolese;
- confrontando il numero di veicoli equivalenti complessivo, nelle ore considerate (ore di punta), con la capacità di assorbimento delle strade analizzate, descritta dalla classificazione funzionale secondo CdS ai sensi del D.M.11/05/2001, si conclude che il traffico sulla Via Vignolese risulta sostenibile, nell'ipotesi di pianificazione proposta.

Quindi, come emerge, lo studio di traffico allegato al procedimento di Variante al P.P. è organizzato come uno studio differenziale tra le vecchie previsioni contenute negli strumenti di Spilamberto (Hp1) (terziario, area industriale di espansione D, sottozona DI3, attività manifatturiere, commercio

ingrosso e dettaglio mobili e autoveicoli, per il 30% anche ristoranti e negozi) e la nuova realizzazione dell'hub Amazon (Hp2).

L'analisi dei dati evidenzia un abbassamento dei picchi di traffico indotti da Hp2 rispetto alla Hp1, in quanto l'hub ha tre momenti di carico che non coincidono con le ore di punta del traffico sulle strade attigue e in generale flussi indotti nettamente inferiori (-65%).

Un'area D, evidentemente, determina flussi maggiori e maggiormente coincidenti con le ore di punta sulle strade (mattina e sera, in subordine ora di pranzo).

In particolare le strade oggetto di analisi sono state Via di San Vito e Strada Vignolese sono stati analizzati due scenari alternativi:

a) - Via San Vito solo mezzi leggeri (risultato: Vignolese + 7% al mattino e + 8% alla sera, Via San Vito + 9% mattino e +10% sera, ad ogni modo non peggiorativo rispetto ad Hp1)

b) - No limitazioni al traffico pesante (risultato: Vignolese + 8% al mattino e + 9% alla sera, Via San Vito + 5% mattino e +5% sera, ad ogni modo non peggiorativo rispetto ad Hp1)

Le conclusioni dello studio sono pertanto che l'aggravio di traffico determinato da Hub è meno impattante dell'aggravio determinato dalle precedenti previsioni urbanistiche che l'aggravio di traffico sulle strade oggetto di studio è ritenuto sostenibile rispetto alla capacità massima degli assi.

**3) *in caso negativo, perché l'Amministrazione Comunale abbia ritenuto di dover intervenire sulle decisioni relative alla mega struttura logistica visto l'impatto all'aumento del traffico, all'aumento dei sinistri, all'inquinamento ambientale che coinvolgerebbe inevitabilmente anche i cittadini modenesi***

**4) *se l'Amministrazione intenda comunque farsi promotrice di una Conferenza di Servizio con i Comuni coinvolti e con l'Unione Terre di Castelli al fine di attuare iniziative per la tutela della salute e la sicurezza dei cittadini modenesi***

Nel rispetto delle competenze dei diversi enti (Comuni, Provincia, ARPAEr, ausl...) sarà cura dell'Amministrazione comunale tenere monitorato l'evolversi della situazione. Anche al fine del rispetto delle stime e valutazioni proposte in sede di Conferenza dei Servizi dal soggetto proponente e a richiedere interventi ove tali previsioni vengano sostanzialmente disattese.

Ascolteremo i cittadini di San Damaso e San Donnino per avere in tempo reale ogni contributo alla conoscenza di ogni modificazione che dovesse intervenire, anche perché come noto, trattasi di frazioni, soprattutto San Damaso, che necessitano di interventi di riduzione del traffico.

Ove dovessero emergere elementi relativi al mancato rispetto degli scenari, ovvero a situazioni di potenziale pericolo, attiveremo le competenti autorità e ci faremo carico di utilizzare ogni strumento utile, ivi compresa, la convocazione di conferenze di servizi interistituzionali.

L'Assessora  
Anna Maria Vandelli