



Viabilità

Ricordiamo che oltre all'adiacenza dell'impianto a obiettivi sensibili, si richiama quanto affermato nella VAS del PGT del Comune di Sarezzo, ovvero che la particolare conformazione geografica della valle determina lo sviluppo del traffico veicolare esclusivamente su un'unica direttrice, lungo la quale si sviluppa anche una forte densità abitativa.

L'eventuale incremento del traffico veicolare avrebbe dunque un impatto importante del quale tener conto, in particolare, in termini di aumento considerevole dell'inquinamento atmosferico e in termini di rumorosità, con impatto immediato sui residenti.

Dall'analisi del "**studio viabilistico_rev01.pdf**", emergono diverse criticità legate alla viabilità della zona di Sarezzo, soprattutto in considerazione del fatto che **non esiste un progetto approvato per la rotonda di via Seradello**. Inoltre, la **SP 345 è ad una sola corsia per senso di marcia**, il che contraddice alcune delle assunzioni fatte nel rapporto:

1. Assenza di un progetto esecutivo per la rotonda di via Seradello:

- Lo studio fa riferimento alla costruzione di una rotonda all'intersezione tra via Seradello e la SP 345, ma non esiste attualmente un progetto approvato o esecutivo. Questo pone una discrepanza tra le ipotesi fatte nello studio e la realtà delle infrastrutture. **La rotonda viene descritta come un fattore essenziale per migliorare la viabilità**, ma senza un progetto concreto, queste previsioni non possono avere nessun fondamento.

2. Mancanza di una strada a due corsie:

- Lo studio descrive la SP 345 e la via Seradello come strade a doppia corsia per senso di marcia, ma nella realtà attuale, la SP 345 è a corsia unica in molti tratti. Questo impatta significativamente le simulazioni sui flussi di traffico, che sono basate su un'errata rappresentazione della capacità stradale. **L'assenza di una strada a due corsie riduce notevolmente la capacità di assorbire l'aumento del traffico, soprattutto di mezzi pesanti.**

3. Stima dei flussi di traffico:

- Le stime del traffico sono basate su un incremento minimo dei flussi veicolari (meno del 0,5%), ma queste previsioni non tengono conto delle limitazioni attuali della rete stradale.
- Si osserva che sono stati presi in considerazione i soli dati relativi ai mezzi utilizzati per il conferimento delle materie prime (rifiuti ndr), stimati in 15 mezzi al giorno tra l'entrata e l'uscita dal sito industriale.
- Diversamente, nulla è stato stimato circa i mezzi che saranno utilizzati per il trasporto del chemfuel e chemcarbon nonché, dei rifiuti pericolosi decadenti dal ciclo industriale (acque reflue, olio esausto, carbone attivo esausto, stracci e materiali assorbenti e imballaggi contaminati).
- Produrre e trasportare ca. 15.000 ton/anno di liquido ed quasi 40.000 di solido con probabile presenza di PCDD, PCDF e PCB, oltre ad altri composti clorurati, espone la popolazione al rischio di sversamento in caso di incidente all'impianto o ai mezzi di trasporto.
- Evidenziamo che il principio di prossimità cui all'art. 182-bis del D.Lgs 152/06 richiamato dalla Proponente, risulta strumentalmente applicato al caso in esame, in quanto viene identificata la società ARM Assisi Raffineria Metalli Spa come unico fornitore del rifiuto in entrata alla Sares Green S.r.l.; ARM Assisi Raffineria Metalli Spa non è altro che un'impresa operante nel recupero dei metalli ferrosi e non ferrosi contenuti anche nel car-fluff, ma non risulta essere il produttore (senso stretto del termine) del car-fluff, non avendo la tecnologia necessaria al trattamento dei veicoli fuori uso. Come evidenziato dalla proponente nella RELAZIONE TECNICA, al punto 5.3.12 BILANCIO DI MATERIALE (pag.59), da ogni 100 kg di car fluff trattato nell'impianto di pirolisi, sono stati ottenuti oltre al Chemgas che sarà riutilizzato in sito, anche 24,6 kg di Chemfuel, 57,4 kg di Chemcarbon e 7,6 kg di acqua reflua. Tutto ciò, se rapportato alle 65.000 t/anno (180 t/gg), consente di prevedere un significativo **incremento di automezzi pesanti** che dovranno percorrere il centro abitato della località Ponte Zanano rispetto a quelli ipotizzati dalla proponente con il transito di oltre 4.000 tonnellate di rifiuti pericolosi decadenti dall'attività di gestione di rifiuti non pericolosi.
- Inoltre, anche se in forma residuale, dovranno aggiungersi gli automezzi dedicati allo smaltimento dei seguenti ulteriori rifiuti generati (Relazione Tecnica-12 Produzione e smaltimento Rifiuti - 12.1 Fase di gestione, pagg. 92 e 93), il cui quantitativo stimato al momento è da considerarsi esclusivamente previsionale:
 - 80 ton. Olio Esausto CER 13.03.10*
 - 60 Ton Carbone attivo esausto CER 19.01.10*
 - 5 ton stracci e materiali assorbenti CER 15.02.02*
 - 3 ton Imballaggi contaminati CER 15.01.10*

- Infine, il report non considera scenari di traffico elevato o situazioni di emergenza che potrebbero peggiorare ulteriormente le condizioni di circolazione

4. Gestione del traffico pesante:

- La zona industriale già presenta una forte presenza di traffico pesante, e l'incremento dei veicoli pesanti dovuto all'attivazione dell'impianto Sares Green aggraverebbe certamente la situazione. Di fatto il rapporto non analizza nel dettaglio l'effetto cumulativo di tutti questi significativi aumenti di flusso (visti al punto 3), specialmente in relazione alla già critica viabilità attuale della SP 345.

5. Intersezioni critiche:

- Le intersezioni più prossime all'area di insediamento senza nuove infrastrutture aggiuntive che potrebbero migliorarne il flusso IN/OUT (con progetti molto invasivi e a costi attualmente non sostenibili), **la situazione del traffico veicolare potrebbe diventare insostenibile**. Quindi nell'integrazione lo studio fa affidamento su previsioni ipotetiche che non corrispondono affatto allo stato attuale delle situazione.

Conclusioni:

Si evidenzia come le previsioni di studio del traffico e la capacità di gestione della viabilità locale siano basate su omissioni (stima totale dei flussi), ipotesi errate o non realistiche.

Già nel marzo del 2018 la Proponente, affidandosi su riscontri meramente previsionali (P.G.T. Comunale), affidava la bontà del proprio studio di impatto viabilistico su una fantomatica Variante alla Sp. 345, cui la Provincia aveva già rinunciato alla realizzazione 6 ANNI PRIMA e ancora una volta, si assume come migliorativo un ipotetico scenario, come quello di una rotonda, che ritengono fondamentale, ma che è ancora a livello progettuale.

Crediamo che questo scenario comprometta in modo netto la validità delle conclusioni sul deflusso del traffico e sull'impatto della costruzione dell'impianto.