

**Pratica ARPAE – AAC Metropolitana n. 26700/2020**

**PROCEDURA VAS/ValSAT art. 18 LR 24/2017**

***Istruttoria di VAS/ValSAT sull'Accordo di Programma in variante agli strumenti urbanistici (PTM – PTCP –PSC – RUE e POC) ex art. 60 L.R. 24/2017, per realizzazione di nuovo Parco Logistico in localita' Crespellano in via Cassola. Richiedenti: BEGHELLI SPA e SIFIM SRL. Parere preventivo di valutazione ambientale.***

**Autorità competente: Città metropolitana di Bologna**

**Autorità procedente: Comune di Valsamoggia (BO)**

### **RELAZIONE ISTRUTTORIA**

Premesso che:

- con comunicazione del 4/05/2020, in atti al PG/2020/65546, il Comune di Valsamoggia ha convocato la Conferenza dei Servizi preliminare sul procedimento in oggetto, ai sensi dell'art. 60, comma 3, L.R. 24/2017 e dell'art. 14, comma 3, L. 241/1990 e ss.mm.ii, per il giorno 10/06/2020 e ha inviato la relativa documentazione (PG/2020/65553; 65557; 65560; 65563; 65566; 65571);
- con comunicazione del 1/09/2020, in atti al PG/2020/125968, il Comune di Valsamoggia ha trasmesso il verbale della prima riunione della Conferenza dei servizi preliminare, conclusa con esito sospensivo per richiesta di integrazioni all'istanza;
- con comunicazione del 7/09/2020, acquisita agli atti con PG/2020/128058, il Comune di Valsamoggia ha integrato il verbale della prima riunione della Conferenza dei servizi preliminare con il parere di AUSL;
- con comunicazione del 25/09/2020, acquisita agli atti con PG/2020/138330, il Comune di Valsamoggia ha inviato un parere della Regione Emilia Romagna, del 15/09/2020, quale chiarimento della posizione espressa dall'Ente in sede di conferenza di servizi. In tale parere la Regione ha:
  - chiesto di conoscere a quale titolo fosse stata convocata alla CdS, alla luce della dichiarata variante limitata ai soli strumenti urbanistici (PSC e RUE), rimarcando che se la variante risulta effettivamente contenuta entro il livello di competenza della pianificazione comunale vigente il procedimento, ai sensi della normativa vigente LR 24/2017, è di esclusiva competenza della Città Metropolitana di Bologna;
  - chiesto di avere chiarimenti, sia dalla Città metropolitana di Bologna che dal Comune di Valsamoggia, alla luce dei rispettivi strumenti di pianificazione vigenti, circa la reale natura della variante che la proposta di Accordo di Programma sembra comportare, inquadrando l'intervento rispetto a quanto disposto dal PTCP vigente, poiché il Servizio regionale ritiene che il PUMS abbia carattere di strumento puramente strategico e di indirizzo generale. Pertanto la proposta di AdP deve necessariamente essere inquadrata entro il quadro delle disposizioni disposte dal PTCP vigente, il quale è il solo strumento che riveste, attualmente, il carattere proprio di strumento di pianificazione territoriale di riferimento per la pianificazione urbanistica;
  - evidenziato che la proposta avanzata di realizzazione del polo logistico riveste un

interesse esclusivamente di livello metropolitano - locale e non regionale e, per questo motivo, l'intervento non può comportare la partecipazione della Regione alla modifica dell'Accordo Territoriale il quale, proprio per il livello d'interesse metropolitano - locale, deve contenersi entro i soli soggetti interessati all'operazione (Comuni e Città metropolitana). Il Servizio regionale, ai sensi della normativa regionale vigente, può ritenersi coinvolto esclusivamente se la proposta d'intervento comporta effettivamente una variante alla pianificazione territoriale disposta dal PTCP vigente;

- evidenziato, in ragione della non riconosciuta strategicità dell'intervento, che lo stesso non può ritenersi quindi riconducibile ai casi di cui al comma 5 dell'art. 6 della LR 24/2017 "Quota complessiva del consumo di suolo ammissibile" e quindi l'intervento determina un consumo di suolo della quota del 3% indicata dalla LR 24/2017 per il consumo di suolo al 2050 e pertanto dovrà essere tenuta in debita considerazione nella definizione della effettiva quota consumabile nell'elaborazione del futuro PUG.
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2020/175567, il Comune di Valsamoggia ha convocato la seconda seduta della Conferenza dei Servizi preliminare per il giorno 22/12/2020 e ha trasmesso le integrazioni pervenute (PG/2020/175574; 175779; 175782; 175786);
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2020/181120, il Comune di Valsamoggia ha spostato la seconda seduta della Conferenza dei Servizi preliminare al giorno 19/01/2021 e ha trasmesso di nuovo le integrazioni (PG/2020/181124; 181187; 181197; 181227; 181229; 181235; 181241);
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2021/5917, il Comune di Valsamoggia ha inoltrato una integrazione volontaria alla seduta della Conferenza di servizi prevista per il 19/01/2021, presentata dal tecnico progettista per E-distribuzione e Consorzio della Bonifica Renana;
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2021/6251, il Comune di Valsamoggia ha inoltrato una seconda integrazione volontaria presentata dal tecnico progettista per ARPAE;
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2021/14792, il Comune di Valsamoggia ha inviato il verbale della seconda seduta della Conferenza dei servizi preliminare, conclusa con esito sospensivo per richiesta di integrazioni all'istanza;
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2021/55134, il Comune di Valsamoggia ha convocato la terza seduta della Conferenza dei Servizi preliminare per il giorno 6/05/2021 e ha trasmesso le integrazioni pervenute (PG/2021/55140; 55154; 55159; 55161; 55166; 55170; 55176; 55182; 55185; 55189; 55192);
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2021/70253, il Comune di Valsamoggia ha inoltrato una integrazione volontaria alla seduta della terza Conferenza di servizi prevista per il 6/05/2021, presentata dal tecnico progettista per TPER e SRM;
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2021/118076, il Comune di Valsamoggia ha chiesto un parere ad ARPAE e Città Metropolitana di Bologna Settore Pianificazione Territoriale in merito alle prescrizioni dell'esito favorevole condizionato di cui alla terza conferenza di servizi sincrona. Ha specificato di non aver allegato il testo definitivo dell'accordo in quanto in corso di definizione unitamente a Città Metropolitana di Bologna. Ha inviato gli elaborati aggiornati (PG/2021/118073; 118080; 118087; 118036; 118102; 118105; 118111; 118113; 118116; 118120; 118137; 118141; 118142; 118145);
- nell'ambito del suddetto procedimento, la Città metropolitana è chiamata ad esprimere, oltre alle valutazioni in materia urbanistica e al parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio, anche la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale sul documento di Valsat, ai sensi dell'art. 60, comma 7, L.R. n. 24/2017, avvalendosi dell'istruttoria di ARPAE, ai sensi della Deliberazione della Giunta Regione Emilia-Romagna n. 1795 del 31/10/2016;
- con comunicazione del 12/08/2021 in atti al PG/2021/126418 la Città metropolitana ha richiesto ad ARPAE - AACM la predisposizione del parere preventivo di valutazione ambientale entro la data del 3/09/2021;

**tutto ciò premesso, si esprime di seguito il parere preventivo in merito agli effetti ambientali dell'Accordo di Programma ex art. 60 L.R. 24/2017, per la realizzazione di un Polo Logistico a Crespellano in via Cassola, avviato dal Comune di Valsamoggia.**

### **SINTESI DEI DOCUMENTI PUBBLICATI**

La valutazione della sostenibilità della proposta è stata effettuata sulla base dei documenti di seguito elencati, messi a disposizione dalla Città metropolitana nel proprio cloud:

[https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PTCP/ACCORDI\\_TERRITORIALI/Ass\\_Val\\_Samoggia/06\\_AdP\\_Beghelli/03\\_Assenso\\_Preliminare](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PTCP/ACCORDI_TERRITORIALI/Ass_Val_Samoggia/06_AdP_Beghelli/03_Assenso_Preliminare)

- PG 45975\_2021\_28749-2021-00\_Rel\_Var\_PTCP-PUMS-PTM
- PG 45975\_2021\_28749-2021-00\_Relazione-PSC
- PG 45975\_2021\_28749-2021-00\_Relazione-Var\_RUE
- PG 45975\_2021\_28749-2021-00\_Relazione.\_var\_class\_acustica
- PG 45975\_2021\_28749-2021-00\_Relazione-POC
- 1 verbale CdS 10\_06\_2020
- PG 5954\_01\_02\_2021\_VERBALE-CS-3-19-01-2021-AP-BEGHELLI-SIFIM
- PG 34925\_09\_06\_2021\_VERBALE-AP-CS-3-06-05-2021-BEGHELLI-UNITO
- PG 45981\_28\_07\_2021\_28749-2021-RELAZ\_RAPP-AMBcompreso
- PG 45976\_2021\_28749-2021-A-RID\_Relazione idraulica
- PG 45980\_28\_07\_2021\_28749-2021-PIANO DI MONITORAGGIO

### OGGETTO dell'Accordo di Programma

Le proprietà della Società Beghelli SpA in comune di Valsamoggia, in aree adiacenti all'autostrada A1, sono costituite da un'area industriale su un lotto di 104.291 mq, con edificazione pari a circa 23.500 mq e capacità edificatoria ammessa di 52.145 mq, da tempo dismessa, oltre che da un adiacente terreno di 86.727 mq ad uso agricolo e da un altro terreno di proprietà della società Sifim Srl, a fronte autostrada, con capacità edificatoria di circa 10.000 mq ad uso produttivo.

Vista l'impossibilità di attuare una riqualificazione dell'area dismessa come area industriale, viene proposta la realizzazione di una piattaforma logistica di grandi dimensioni, attraverso la trasformazione dell'area insediata e dell'adiacente area agricola.

In base alla documentazione presentata non risulta definito il soggetto che si dovrebbe insediare nel nuovo polo logistico di progetto.

### OGGETTO DELLE VARIANTI

La proposta in oggetto comporta variante ai seguenti strumenti urbanistici: PUMS, PTM, PSC, RUE, Piano di classificazione acustica e POC. Comporta inoltre modifica all'Accordo territoriale per gli ambiti produttivi dell'associazione intercomunale area bazzanese e del comune di Casalecchio di Reno.

La relazione sulle varianti (PG 45975\_2021\_28749-2021-00\_Rel\_Var\_PTCP-PUMS-PTM) indica le seguenti motivazioni di interesse pubblico:

- definire un nuovo assetto funzionale ad un'area divenuta di grande interesse urbanistico a seguito del completamento degli importanti interventi infrastrutturali sul sistema autostradale e della grande viabilità

La Relazione evidenzia inoltre i seguenti aspetti:

- investimenti per la realizzazione delle opere infrastrutturali ed edilizie; incremento dell'occupazione (che è stata stimata in via preliminare in un numero compreso tra 300 e 400 addetti)
- pur non essendo possibile quantificare in quale misura il sistema economico dell'area metropolitana bolognese si potrà giovare dell'attuazione dell'intervento in oggetto, i servizi forniti dal nuovo centro logistico produrranno un concorso significativo al processo di riorganizzazione della logistica
- limitati impatti ambientali
- rigenerazione urbanistica di un'area industriale dismessa
- costruzione di un nuovo asse viario che conetterà direttamente il nuovo ambito logistico alla bretella che collega la Nuova Bazzanese al casello autostradale di Valsamoggia
- concorso alla realizzazione di un tratto della rete ciclabile.

## 1) VARIANTE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE – PUMS

Il PUMS definisce la localizzazione delle funzioni di logistica industriale in quattro ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale con potenzialità di sviluppo, in diretta corrispondenza di caselli autostradali. Gli ambiti selezionati sono stati scelti sulla base di una precisa logica funzionale, di accessibilità e di sostenibilità, finalizzata a garantire il minimo impatto ambientale e trasportistico delle diverse funzioni di logistica. Gli ambiti individuati sono: Martignone nei comuni di Valsamoggia e Anzola dell'Emilia, S.Carlo nei comuni di Castel San Pietro e Castel Guelfo, Imola e Altedo nei comuni di Malalbergo, San Pietro in Casale e Bentivoglio.

L'ambito ex Beghelli non rientra tra questi quattro ambiti specializzati.

La modifica al PUMS consiste nell'introduzione della possibilità di insediamento della funzione logistica nell'area dismessa dell'ex stabilimento Beghelli (ambito produttivo APC.C del PSC) e in un'area agricola contermina, in comune di Valsamoggia.

Viene proposto di modificare la Relazione, alla pag. 314, inserendo il testo riportato in rosso:

*“Gli ambiti individuati sono riportati in Figura 4-4 e corrispondono alle aree produttive di: Martignone nei comuni di Valsamoggia e Anzola dell'Emilia, S.Carlo nei comuni di Castel San Pietro e Castel Guelfo, Imola e Altedo nei comuni di Malalbergo, San Pietro in Casale e Bentivoglio che sorgono in prossimità dei caselli della rete autostradale e del sistema ferroviario.*

*E' ammessa la localizzazione di funzioni di piccola, media e grande logistica all'interno dei volumi produttivi esistenti dismessi da rigenerare della Ex Beghelli, già classificati come ambito produttivo consolidato di rilievo comunale APC.c nel PSC del Comune di Valsamoggia, anche in ampliamento degli stessi su aree agricole immediatamente adiacenti e limitatamente alla variante urbanistica approvata con specifico AdP. Tale insediamento dovrà soddisfare le condizioni di accessibilità e di sostenibilità atte a garantirne il minimo impatto, oltre alle indicazioni specifiche previste per la grande logistica dal PTM (art. 42 commi 13, 16 c), d) e) e 17).”*

## 2) VARIANTE AL PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO – PTM

Il PTM recepisce e conferma obiettivi e contenuti del PUMS.

La proposta di modifica al PTM prevede l'introduzione del nuovo comma 20bis, col testo evidenziato in rosso, all'art.42 Ambiti produttivi del PTM.

*“20. (P) Negli Ambiti produttivi sovracomunali della conurbazione sono ammessi interventi all'esterno del territorio urbanizzato esclusivamente per:*

*a) insediamento di nuove attività produttive, direzionali e terziarie a basso impatto. Le nuove attività terziarie dovranno essere dedicate alla produzione di servizi a carattere innovativo e ad alto valore*

aggiunto per le imprese. Le nuove attività produttive dovranno essere caratterizzate da processi e prodotti ad alto contenuto tecnologico o elevato livello di innovazione;

b) ampliamenti delle attività insediate in continuità con il territorio urbanizzato, anche ai sensi dell'art. 6 comma 5 lett. b) della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017. È inoltre ammesso l'insediamento di funzioni di media logistica in aree interne al territorio urbanizzato, attraverso cambi di destinazione d'uso di fabbricati esistenti nei lotti liberi o attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica

*20 bis. (P) E' ammessa la localizzazione di funzioni di piccola, media e grande logistica all'interno dei volumi produttivi esistenti dismessi da rigenerare della Ex Beghelli, già classificati come ambito produttivo consolidato di rilievo comunale APC.c nel PSC del Comune di Valsamoggia, anche in ampliamento degli stessi su aree agricole immediatamente adiacenti e limitatamente alla variante urbanistica approvata con specifico AdP. Tale insediamento dovrà soddisfare le condizioni di accessibilità e di sostenibilità atte a garantirne il minimo impatto, oltre alle indicazioni specifiche previste per la grande logistica dal PTM (art. 42 commi 13, 16 c), d) e) e 17)."*

3) MODIFICA ALL'ACCORDO TERRITORIALE PER GLI AMBITI PRODUTTIVI DELL'ASSOCIAZIONE INTERCOMUNALE AREA BAZZANESE E DEL COMUNE DI CASALECCHIO DI RENO TRA LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E I COMUNI DI VALSAMOGGIA, MONTE SAN PIETRO, ZOLA PREDOSA E CASALECCHIO DI RENO

Viene proposta la modifica dell'art. 4 DESTINAZIONI D'USO AMMISSIBILI – Logistica, con l'inserimento del testo evidenziato in rosso.

"[...]

*Logistica*

*In coerenza con il titolo 12 del PTCP le strutture per la logistica di medie e grandi dimensioni (10.000 mq di SF), dovranno essere localizzate all'interno di piattaforme logistiche intermodali, al fine di incentivare lo spostamento delle merci su ferro.*

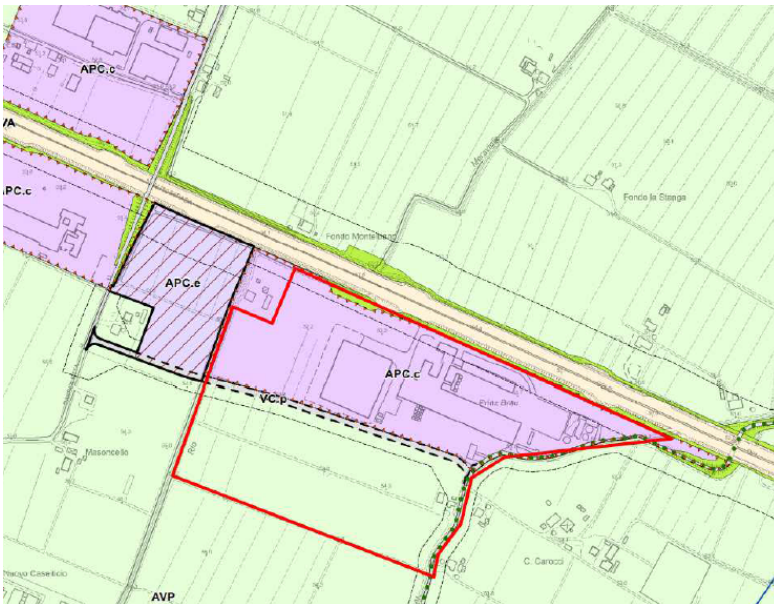
*E' ammessa la localizzazione di funzioni di piccola, media e grande logistica all'interno dei volumi produttivi esistenti dismessi da rigenerare della Ex Beghelli, già classificati come ambito produttivo consolidato di rilievo comunale APC.c nel PSC del Comune di Valsamoggia, anche in ampliamento degli stessi su aree agricole immediatamente adiacenti e limitatamente alla variante urbanistica approvata con specifico AdP. Tale insediamento dovrà soddisfare le condizioni di accessibilità e di sostenibilità atte a garantirne il minimo impatto, oltre alle indicazioni specifiche previste per la grande logistica dal PTM (art. 42 commi 13, 16 c), d) e) e 17).*

*Mentre le attività di trasporto e logistica di medie dimensioni, che occupano una SF complessiva non superiore a 10.000 mq, potranno essere localizzate all'interno degli ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo direttamente connessi alla grande rete viaria (Martignone).*

*Infine le attività di trasporto e logistica di piccole dimensioni, inferiori a 5.000 mq di SF potranno insediarsi negli ambiti produttivi sovracomunali consolidati."*

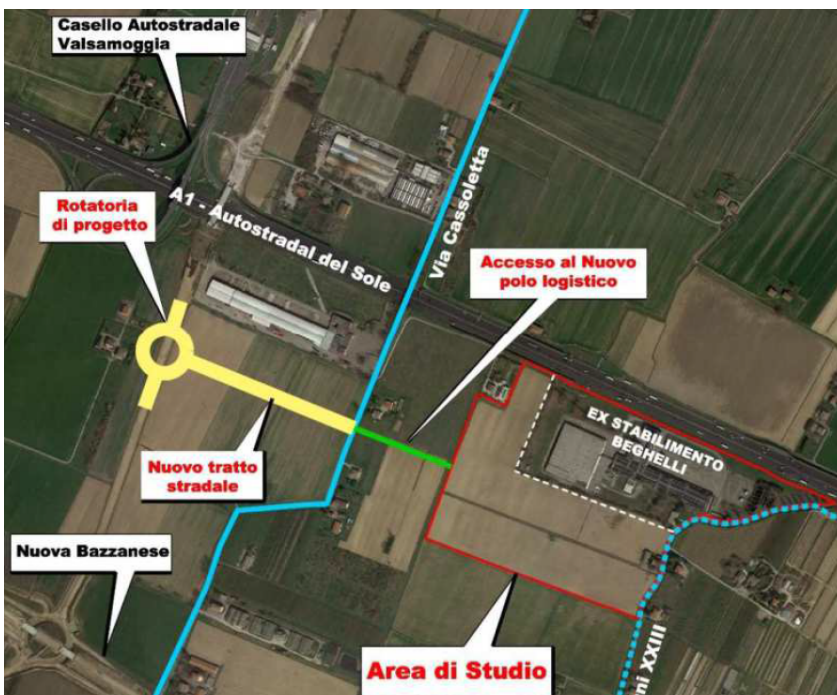
4) VARIANTE SPECIFICA AL PSC

Le aree oggetto della proposta – indicate con un perimetro rosso nell'immagine a seguire –, sono classificate dal Piano Strutturale Comunale come ambito produttivo comunale esistente consolidato – APC.c. e in parte come ambito ad alta vocazione produttiva agricola – AVP



La variante al PSC riguarda:

- Classificazione come APC.c dell'area attualmente classificata AVP
- previsione dell'attività logistica per la dimensione complessiva dell'insediamento, senza limiti dimensionali, nell'ambito APC.c confermato e ampliato
- inserimento di una nuova scheda normativa riferita all'ambito APC.c che specifica funzioni, usi, parametri, dotazioni territoriali, modalità di intervento, obblighi e condizioni per l'attuazione dell'intervento
- inserimento della nuova viabilità di accesso al nuovo ambito, come da figura



- individuazione dei collegamenti ciclabili tra l'area in oggetto e i centri urbani contermini

## 5) VARIANTE SPECIFICA AL RUE

Nel RUE è indicato che l'ambito APC.c è subordinato alla presentazione di un progetto unitario (denominato IUC.P CR8 - Via Papa Giovanni XXIII) esteso all'intero sub-ambito e alla stipula di una convenzione con il Comune in cui sono stabiliti seguenti parametri:

*Destinazioni e parametri ammessi: come per gli ambiti APS (ambiti produttivi di rilievo sovracomunale). Prescrizioni specifiche: è ammessa la realizzazione di un magazzino meccanizzato con altezza pari a 35 m.*

La Variante al RUE comporta la modifica cartografica della tavola "Ambiti urbani, Territorio Rurale e Dotazioni Territoriali" (RUE\_T1d\_CR) redatta in scala 1:5000 e delle tavole "Ambiti urbani, Territorio Rurale e Dotazioni Territoriali - Centri urbani" (RUE\_T2b3\_CR e RUE\_T2b4\_CR) redatte in scala 1:2000.

La Variante al RUE non comporta alcuna modifica normativa, in quanto, nel rispetto del PSC variato, l'attuazione dell'ambito è disciplinata dal POC con valore ed effetti di PUA.

#### 6) VARIANTE SPECIFICA AL PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

La proposta di variante al Piano di Classificazione Acustica consiste nell'assegnazione della classe acustica V di progetto alla porzione di ambito APC.c (parte sud) attualmente classificata come AVP e in classe acustica III.

#### 7) VARIANTE AL POC 2018/2023

La variante ha per oggetto l'inserimento nel POC dell'ambito APC.c con DE assegnati alla proprietà pari a 91.500 mq. di SU per la funzione logistica (SU magazzini: 89.300 mq; SU uffici: 2.200 mq) e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate dagli interventi di realizzazione della nuova viabilità di accesso al Polo logistico e del collegamento ciclabile Crespellano – Cassoletta.

#### VINCOLI E TUTELE

PTM

Aree agricole della Pianura Alluvionale Art. 16-18

Reticolo idrografico:

Rio delle Meraviglie Art. 20

Rio Carpineta Art. 20

Zone di tutela di elementi della centuriazione art 18\_47

Controllo degli apporti d'acqua

PGRA Scenari di pericolosità idraulica:

Scenario P2 derivato dal Reticolo Secondario di Pianura Art.30

Scenario P1 derivato dal Reticolo Naturale Principale e Secondario (Torrente Samoggia) art. 30

Area B-Depositi di margine appenninico-padano Art. 28

Fascia di connessione collina/pianura (direttrice Via Emilia) Art. 17\_18\_47

#### VALSAT

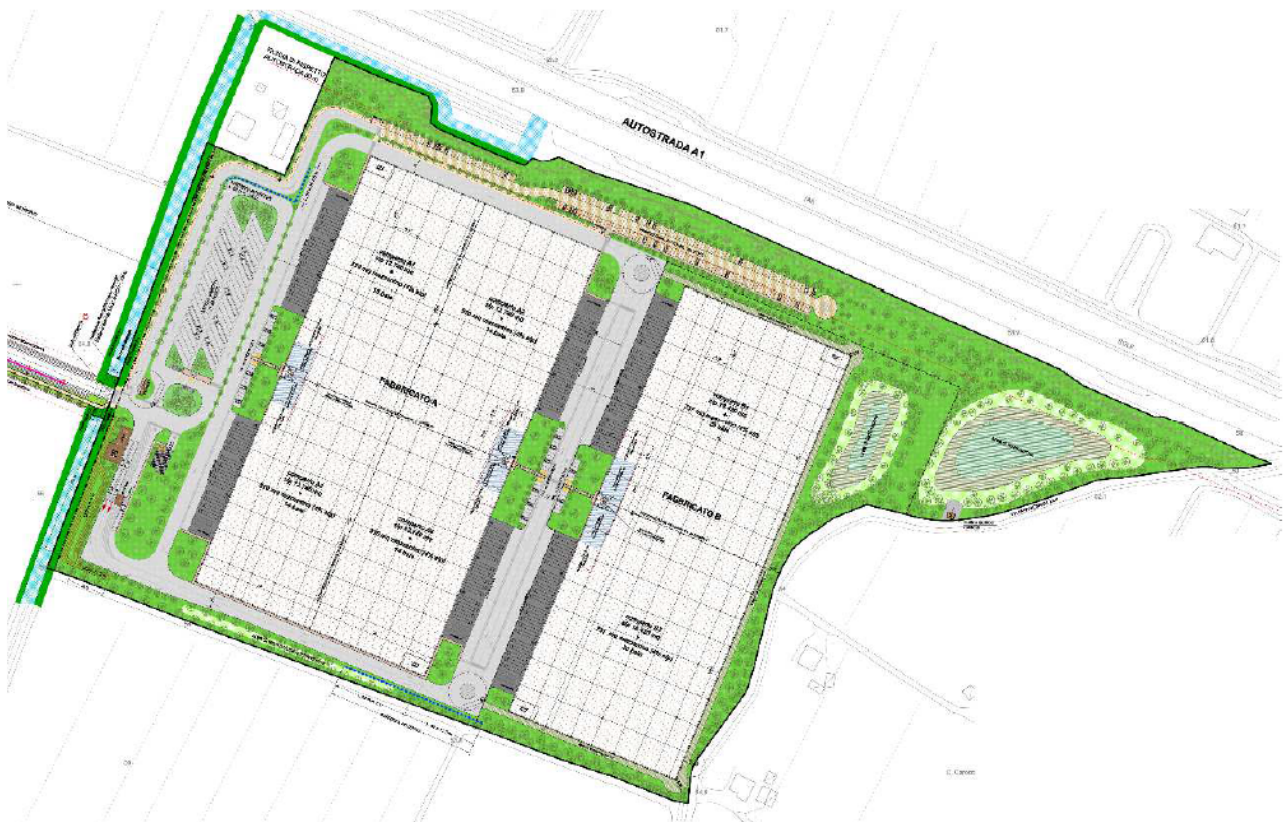
Il comparto ha un'estensione pari a 191.018 mq all'interno del quale sono previsti 89.300 mq di

Superficie Utile ripartita su due magazzini, oltre a 2.200 mq di Superficie Utile per i locali da destinare ad uso uffici e spogliatoi.

I due magazzini hanno le seguenti dimensioni:

- Fabbricato "A" lunghezza 307 m, larghezza 166 m – è prevista la possibilità suddividere il fabbricato in quattro comparti autonomamente funzionali aventi una superficie lorda di pavimento pari a 12.740 mq organizzati nel seguente modo: Deposito, Mezzanino, Uffici-Spogliatoi, locali tecnici, baie di carico-scarico (n. 14 per comparto);
- Fabbricato "B" lunghezza 307 m, larghezza 120 m – anche in questo caso è prevista la possibilità suddividere il fabbricato in due comparti autonomamente funzionali aventi una superficie lorda di pavimento pari a 18.420 mq organizzati nel seguente modo: Deposito, Mezzanino, Uffici-Spogliatoi, locali tecnici, baie di carico-scarico (n. 20 per comparto).

Le baie di carico-scarico delle merci sono previste nella zona centrale tra i due fabbricati e sul lato est del fabbricato "A".



La superficie destinata a verde pubblico, localizzata nella parte nord-est del comparto, è pari al 10% della Superficie Territoriale di 191.018 mq, quindi il Verde pubblico avrà una superficie non inferiore a 19.102 mq. Quota parte dell'area destinata a verde pubblico sarà riservata per la raccolta e laminazione delle acque meteoriche provenienti dal comparto.

La superficie destinata a parcheggi pubblici (P1 + P2) sarà pari al 5% della S.T. che equivale a 9.550 mq. I parcheggi pertinenziali privati contano 68 parcheggi auto e 39 parcheggi camion.

Il parcheggio per le auto è localizzato sul fronte nord lungo l'autostrada A1, tale parcheggio in parte sarà pubblico e in parte privato, inoltre sono previsti parcheggi privati anche nelle aree antistanti agli uffici.

È previsto un parcheggio pubblico per la sosta dei camion è localizzato sul lato ovest del comparto, inoltre oltre alle baie di carico che anch'esse consentono la sosta temporanea dei camion e previsto un parcheggio privato sul lato est del fabbricato "A".

Parcheggi auto, n. posti totali 252

Fronte nord - n. 180 (parte pubblico e parte privato)

Ingresso/guardiania - n. 6

Fabbricato "A" fronte uffici lato est – n. 26

Fabbricato "A" fronte uffici lato ovest – n. 26

Fabbricato "B" fronte uffici - n. 14

Parcheggi camion, n. posti totali 57 + 96 baie di carico

Lato ovest accesso al comparto – n. 39 (pubblico)

Lato ovest del comparto – n. 18

Baie di carico edificio "A" – n. 56

Baie di carico edificio "B" – n. 40

Entrambi i magazzini sono dotati di baie per il carico e lo scarico delle merci, 56 baie nel fabbricato A e 40 nel fabbricato B, inoltre i locali da destinare ad uffici e spogliatoi sono ricavati nei medesimi fabbricati.

#### CONSUMO DI SUOLO

Il progetto di rigenerazione dell'ambito industriale dismesso dell'ex Beghelli, genera, per la parte oggetto di trasformazione dall'attuale uso agricolo, consumo di territorio nelle seguenti quantità:

- ambito sud comparto Beghelli: 86.727 mq
- nuova viabilità di accesso al Comparto: 16.700 mq.

#### INDIVIDUAZIONE DEI COLLEGAMENTI CICLABILI TRA L'AREA IN OGGETTO E I CENTRI URBANI CONTERMINI

La Variante al PSC è occasione per la ridefinizione dei percorsi ciclabili tra il nuovo polo logistico e i centri urbani di Crespellano, Muffa e Pragatto.

In considerazione della situazione attuale in cui le stazioni/fermate del SFM si trovano in corrispondenza dei centri urbani di Muffa, Crespellano/Pragatto e via Lunga (quest'ultima localizzata a sud dell'ambito produttivo), e tenuto conto della presenza di alcune fermate degli autobus di linea (che garantiscono una frequenza di percorrenza ogni 30 minuti) localizzate lungo la vecchia Bazzanese, si può ipotizzare un nuovo collegamento ciclabile che dal centro di Crespellano, in corrispondenza della via Bargellina e percorrendo la via Cassoletta arriva fino al nuovo polo logistico ex Beghelli.

Nell'ottica di ridisegno strategico della mobilità ciclabile la vecchia Bazzanese e la via Cassoletta possono essere ripensate in funzione del ruolo urbano che assumono: la prima, sgravata di buona parte dei flussi veicolari (in particolare pesanti) oggi trasferiti sulla SP 569 (nuova Bazzanese), può essere ri-considerata in un'ottica urbana a servizio dei centri insediativi; la via Cassoletta invece può diventare un importante asse di collegamento ciclabile in grado di collegare il centro di Crespellano con le aree della ex Beghelli e con gli altri insediamenti produttivi limitrofi.

#### SINTESI DEGLI SCENARI INFRASTRUTTURALI DI PROGETTO

- **SOLUZIONE 1:** collegamento diretto al casello autostradale e al raccordo con la nuova Bazzanese adeguamento via Cassoletta nord (compreso sovrappasso autostradale). Costo stimato 900.000 € - 1.500.000 €.
- **SOLUZIONE 2:** collegamento diretto dal nuovo insediamento al raccordo Nuova Bazzanese-casello autostradale: nuova viabilità e rotatoria all'intersezione con il raccordo **(soluzione prescelta per il progetto definitivo presentato alla Conferenza, previa intesa del proponente con il Comune e la Città metropolitana)**. Costo stimato: 700.000 €
- **SOLUZIONE 3:** collegamento alla nuova bazzanese: tratto di nuova viabilità e adeguamento tratto sud Cassoletta e raccordo. Costo stimato: 1.000.000 €

#### ACCESSIBILITÀ' DA PARTE DEGLI ADDETTI

La situazione attuale dell'accessibilità all'area di studio per gli utenti del trasporto pubblico locale

non può essere definita pienamente adeguata.

E' stato stimato un numero di addetti compreso in un range tra 315 e 430 addetti, di cui si ipotizza che il 30% - tra 95 e 130 addetti - utilizzerà il mezzo pubblico, percentuale/obiettivo molto significativa). Si tratta di verificare la fattibilità di un servizio ad hoc (attraverso un prolungamento / deviazione di tragitti attuali di una delle linee di trasporto pubblico valutate idonee), e di prevedere, con il concorso dei soggetti interessati (gestore della piattaforma logistica, Tper) forme di agevolazione tariffaria attraverso abbonamenti fortemente scontati.

#### CARICO URBANISTICO

L'individuazione e la caratterizzazione delle attività che si insedieranno nell'area costituisce l'elemento determinante per una corretta valutazione di compatibilità ambientale, in quanto la costruzione dello scenario futuro consente la verifica degli effetti conseguenti l'attuazione degli interventi nell'ambito di un quadro complessivo che tenga conto anche dell'evoluzione del quadro infrastrutturale complessivo.

L'estrema difficoltà nella stima di un complesso di attività di cui non sono noti i caratteri specifici (tipo di operatori presenti, merceologie trattate, tecnologie impiegate, origini e destinazioni degli spostamenti, mezzi di trasporto utilizzati, ...) rende indispensabile impostare le valutazioni attraverso scenari di riferimento alternativi, a partire dai quali effettuare le valutazioni previsionali. Le stime conseguenti potranno essere collocate entro un range di variazioni dipendente dalla futura articolazione delle attività.

**A** – Forte articolazione degli operatori; si tratta di un'ipotesi di piattaforma logistica utilizzata da numerosi operatori di piccole-medie dimensioni. I parametri utilizzati per il calcolo del carico urbanistico sono un numero di addetti calcolati nel rapporto di uno ogni 250 mq. di Su, e una distribuzione dei mezzi di trasporto in cui i veicoli leggeri sono il 50% del totale e quelli molto pesanti solo il 10%. CU totale giornaliero medio 2684 di cui oltre 1100 mezzi commerciali;

**B** – Maggiore concentrazione degli operatori; si ipotizza la presenza di un numero limitato di operatori, di dimensioni maggiori. I parametri utilizzati per il calcolo del carico urbanistico sono un numero di addetti calcolati nel rapporto di uno ogni 350 mq. di Su, e una distribuzione dei mezzi di trasporto in cui i veicoli leggeri sono il 35% del totale e quelli molto pesanti rappresentano il 25%. CU giornaliero medio 1643 di cui oltre 1200 mezzi commerciali

#### VALUTAZIONI SUL TRAFFICO INDOTTO DALLA NUOVA PREVISIONE

Data l'incertezza sulla tipologia di attività, non è possibile prevedere in maniera sicura e univoca il traffico indotto dal progetto. Lo studio è articolato nella definizione dei due possibili scenari,

*Tabella 5.2 Flussi in ingresso/uscita al comparto nelle due ipotesi*

| <b>Ipotesi A (Ora di punta mattina 8:00-9:00)</b> |           |      |         |                  |                  |
|---|-----------|------|---------|------------------|------------------|
|   | Motocicli | Auto | Furgoni | Autocarri (<13m) | Autocarri (>13m) |
| In accesso al comparto                            | 16,4      | 78,9 | 109,2   | 83,5             | 20,9             |
| In uscita al comparto                             | 0,0       | 12,0 | 67,8    | 54,2             | 13,6             |
| <b>Ipotesi B (Ora di punta mattina 8:00-9:00)</b> |           |      |         |                  |                  |
|   | Motocicli | Auto | Furgoni | Autocarri (<13m) | Autocarri (>13m) |
| In accesso al comparto                            | 11,8      | 57,6 | 47,9    | 65,7             | 36,5             |
| In uscita al comparto                             | 0,0       | 9,0  | 28,5    | 42,7             | 23,7             |

Le intersezioni sulla viabilità esistente per le quali non è possibile escludere una variazione della condizione di esercizio sono:

- Rotatoria Casello Valsamoggia
- Rotatoria Nuova Bazzanese

Sulla base delle osservazioni presentate da ASPI si è proceduto a ripetere le verifiche di mobilità sulla rotatoria di accesso al casello autostradale, dal momento che i dati di flusso al casello utilizzati nel primo studio del traffico erano inferiori del 20-30% rispetto al dato ASPI.

E' stato anche valutato uno scenario futuro con incremento del traffico in ingresso e uscita dall'autostrada del 10%. Ad entrambi gli scenari così individuati è stato sommato il traffico indotto dal comparto considerando la scenario A "Forte articolazione degli operatori" che le indagini effettuate hanno evidenziato come la condizione più critica. Le indagini integrative sono state svolte esclusivamente considerando la soluzione 2 di accesso al comparto.

L'indagine è stata svolta in corrispondenza dell'ora di punta del mattino in quanto il polo logistico non prevede una condizione di picco di traffico in corrispondenza dell'ora di punta della sera sulla rete stradale.

I risultati indicano che nella condizione di traffico attuale, sebbene l'incremento di traffico considerato determini un rallentamento complessivo dell'intersezione, la presenza o meno del polo logistico non è causa di uno scostamento del comportamento dell'intersezione.

L'incremento del traffico nell'ipotesi futura di un maggiore traffico pari al 10% determina un aumento medio dei ritardi di 1s senza modificare però i risultati in termini di Livello di Servizio.

#### ATMOSFERA

L'intervento in progetto non determinerà l'attivazione di emissioni fisse dirette in atmosfera di inquinanti in quanto non sono previsti impianti produttivi ed aspirazioni da aree di lavoro; la superficie da riscaldare è inoltre limitata e quindi i gas di combustione da impianti termici saranno modesti o trascurabili.

La collocazione dell'insediamento in area esterna a centri abitati e vicina al casello autostradale di Valsamoggia ed alla SSP 569 Nuova Bazzanese è, in termini generali, condizione favorevole ad assorbire i maggiori flussi di traffico che saranno generati senza determinare criticità alla circolazione che causerebbero notevole incremento alla emissione di inquinanti nell'aria.

Per quanto riassunto in precedenza si ritiene che la stima dell'aumento delle emissioni in atmosfera indotte dalla trasformazione proposta possa avvenire in funzione della modifica dei flussi di massa di inquinanti generati dal solo traffico.

Il calcolo riportato nella prima stesura del rapporto ambientale (aprile 2020) non aveva previsto, per lo stato di progetto, incrementi di traffico sulla A1, che è la principale arteria per il trasporto merci del paese, in quanto si era ritenuto che le merci che saranno dirette al nuovo polo logistico e utilizzeranno il casello di Valsamoggia, già ora percorrono l'A1 ed utilizzino lo stesso casello di Valsamoggia o altri caselli dell'area bolognese per raggiungere altri depositi di logistica o direttamente la destinazione. In tale ipotesi non si era ritenuto di prevedere l'incremento dei flussi di traffico sull'A1: infatti tali flussi di traffico potranno certamente modificarsi ma in modo indipendente dalla realizzazione o meno del nuovo polo logistico. La stessa scelta era stata compiuta per il nuovo tracciato della SP569; quest'ultima, effettuata per analogia con l'A1, è parsa in seguito meno giustificata.

A seguito di richiesta di integrazioni, la valutazione è stata ripetuta, sommando anche le emissioni a freddo.

Il calcolo è stato effettuato per i tre indicatori di contaminazione atmosferici PM10, NOx e CO2, per i due scenari individuati. Essendo l'area di indagine esterna ad aree urbane, nel calcolo sono stati utilizzati quelli riguardanti le strade extraurbane per tutta la viabilità ordinaria, mentre per il tratto di A1 compreso nell'area di indagine sono stati utilizzati i fattori di emissione per le autostrade.

L'incremento in termini di flusso di massa risulta pari a: 1,53 kg/g di PM10, 21,84 kg/g di NOx e 3.963 kg/g di CO2; l'incremento percentuale risulta pari a: 11,7% per PM10, 8,4% per NOx e 7% per CO2.

|            |                           |      | <b>PM10</b>  | <b>NOx</b>    | <b>CO2</b>      |
|------------|---------------------------|------|--------------|---------------|-----------------|
| <b>1</b>   | <b>Σ SdP compresa A1</b>  | kg/g | <b>14,02</b> | <b>279,86</b> | <b>59.528,3</b> |
| <b>2</b>   | <b>SdP Emis. a freddo</b> | kg/g | <b>0,51</b>  | <b>1,68</b>   | <b>477,7</b>    |
| <b>1+2</b> | <b>Totale SdP (1+2)</b>   | kg/g | <b>14,53</b> | <b>281,54</b> | <b>60.006</b>   |
| <b>3</b>   | <b>Σ SdF compresa A1</b>  | kg/g | <b>13,00</b> | <b>259,70</b> | <b>56.043</b>   |
|            | <b>Incremento</b>         | kg/g | <b>1,53</b>  | <b>21,84</b>  | <b>3.963</b>    |
|            |                           | %    | <b>11,7</b>  | <b>8,4</b>    | <b>7,0</b>      |

## RUMORE

E' stata redatta una revisione in risposta alle osservazioni ed alle richieste di integrazione del parere ARPAE N13340/2020 successivo alla Conferenza dei Servizi preliminare che si è svolta in data 10/06/2020 in modalità telematica. Oggetto principale delle integrazioni è l'estensione anche al periodo notturno dell'orario di apertura del polo logistico in progetto.

A partire dal modello dello stato di fatto è stata realizzata una nuova simulazione al fine di calcolare il clima acustico dell'area a seguito del completamento delle opere in progetto.

La simulazione ha tenuto conto:

- degli interventi sui fabbricati previsti nell'ambito
- delle modifiche alla viabilità ed al traffico indotto
- delle emissioni dovute ai parcheggi
- delle emissioni dovute all'attività di carico e scarico
- delle emissioni dovute agli impianti a servizio dei fabbricati

E' stata valutata l'ipotesi A con flussi di traffico superiori che risulta la più gravosa

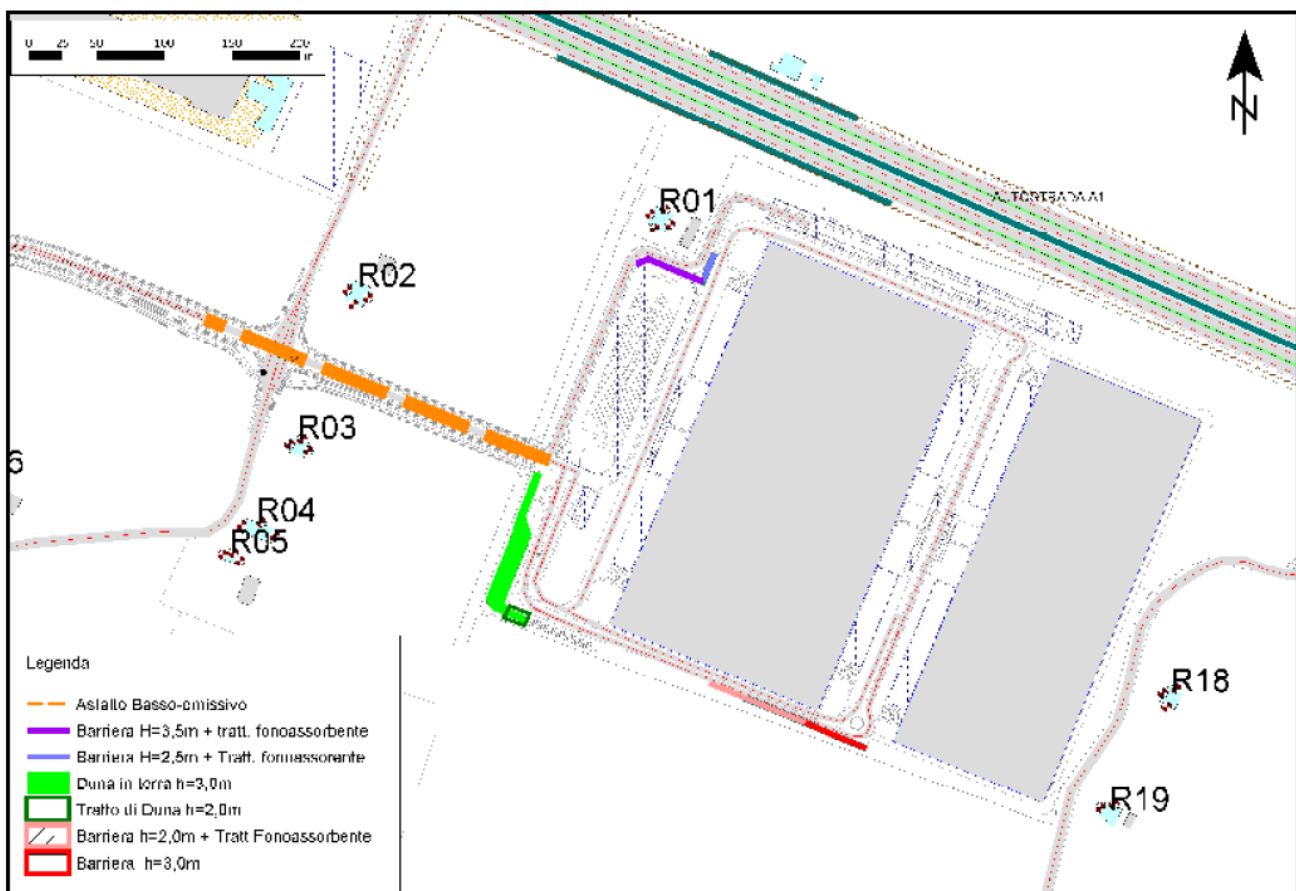
Questi dati hanno consentito di individuare le criticità acustiche fornendo indicazioni utili al fine di ottimizzare il comfort acustico dell'area.

La soluzione individuata è costituita da una serie di interventi che concorrono al raggiungimento dell'obiettivo, e che vengono di seguito descritti per punti:

- La nuova strada di accesso al comparto dall'ingresso fino ad oltre l'incrocio con via Cassoletta per un totale di circa 275 m sarà realizzata con asfalto bassoemissivo tipo "Asphalt Rubber Gap Grade". La tipologia di pavimentazione proposta è realizzata con bitume modificato con polverino di gomma dotata di superficie trattata in modo da garantire un relativo grado di porosità, per assicurare un parziale l'effetto di fonoassorbimento. Nella produzione del legante il polverino di gomma di granulometria di dimensione massima pari a 2 mm, è miscelato ad alte temperature ( $\approx 190^{\circ}\text{C}$ ) al bitume naturale; durante questo processo le particelle di gomma assorbono e fissano la frazione maltenica del bitume (costituente altrimenti destinato a perdersi nel tempo per fenomeni di ossidazione e per l'azione dei raggi UV) e rigonfiano formando un gel bitumegomma. L'elevato contenuto di legante e la presenza di gomma conferiscono un ridotto modulo elastico ed una maggior duttilità dello strato di usura, e le ridotte dimensioni dell'aggregato comportano una minor deformazione del pneumatico durante il rotolamento. Il tutto contribuisce ad una riduzione del rumore direttamente all'origine anche a basse velocità. Campagne di misura effettuate su pavimentazioni realizzate in differenti Paesi del mondo hanno evidenziato che la sostituzione della classica pavimentazione, con una realizzata con Asphalt Rubber Gap Grade,

garantisce una riduzione di 3 dB(A) già a velocità di 40 km/h, valore che si mantiene pressoché costante all'aumentare della stessa.

- Duna in terra, sul confine Sud-Ovest del comparto è prevista la realizzazione di una duna in terra di altezza compresa tra 3 e 2 m e per una lunghezza complessiva di 125 m. In dettaglio sono previsti 100 m di sviluppo con altezza 3,0 m sul confine ovest e 25 m con altezza 2,0 m sul confine sud.
- Barriera Nord-Ovest. In direzione del ricettore R01 sarà realizzata una barriera acustica di altezza variabile 3,5-2,5 m per una lunghezza totale di 75 m con trattamento fonoassorbente lato ricettore dalla quota di 0,5 m da terra. In dettaglio sono 50 m altezza 3,5 m e 25 m di altezza 2,5 m. Il manufatto considerato dovrà garantire un potere fonoisolante  $R_w > 20$  dB ed un coefficiente di fonoassorbimento  $\alpha_w > 0,6$ .
- Barriera Sud. In direzione dei ricettori R21, R22 sarà realizzata una barriera acustica di altezza variabile 3,0-2,0 m per una lunghezza totale di 100 m. In dettaglio sono previsti 50 m altezza 3,0 m zona baie e successivi 50 m di altezza 2,0m con trattamento fonoassorbente lato magazzino realizzato dalla quota di 0,5 m da terra. Il manufatto considerato dovrà garantire un potere fonoisolante  $R_w > 20$  dB e dove previsto un coefficiente di fonoassorbimento  $\alpha_w > 0,6$ .
- Le zone delle baie e le strade di accesso alle stesse saranno realizzate ribassate di 1,2 m rispetto al piano 0 dell'intervento.



L'analisi dei risultati nello stato di progetto evidenzia incrementi medi dei livelli totali di 1,3 dB(A) sia in periodo diurno che in periodo notturno, dovuti essenzialmente al traffico indotto. L'incremento non determina in nessun caso l'emergere di non conformità rispetto i limiti di legge evidenziando pertanto la compatibilità del progetto.

Relativamente al differenziale di immissione la verifica è stata condotta in condizioni ampiamente cautelative ed ha evidenziato la conformità rispetto a tutti i ricettori considerati.

## GEOLOGIA, IDROGEOLOGIA

L'area di studio si colloca nel contesto più generale di pianura alluvionale e più in particolare in ambito deposizionale di "depositi di argine, canale e rotta fluviale" attribuibili ai corsi d'acqua Samoggia e Martignone. Morfologicamente, è situata a quote di circa 54,0÷52,0 metri s.l.m. con blando declivio verso Nord.

Nell'area di studio si riscontra un deflusso sotterraneo verso N-NE, con quote piezometriche medie comprese tra 50,0 m e 52,5 metri e con soggiacenze medie della prima falda pari a circa 1,5÷2,0 metri, confermate dalle misure effettuate nei fori delle 2 penetrometrie disponibili.

Dal punto di vista idraulico, gli edifici esistenti nell'area di studio risultano distanti da corsi d'acqua naturali significativi: circa 3 km dal Samoggia e circa 900 metri dal Martignone. La regimazione locale secondaria è invece fornita dai canali di bonifica e fossi dei campi agricoli. In generale: non sussistono particolari criticità idrauliche.

Ciò è confermato anche dalla cartografia prodotta per il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (Direttiva Europea 2007/60/CE), che inserisce l'area studiata nello scenario "P1" (scarsa probabilità di alluvioni) per quanto riguarda il reticolo naturale secondario) e nello scenario "P2" (alluvioni poco frequenti: TR 100-200 anni) per quanto riguarda il reticolo secondario artificiale.

Si è valutato quali potessero essere le fonti di rischio per la zona in esame, riscontrando nessun corpo idrico appartenente al reticolo primario e due corpi idrici appartenenti al reticolo secondario/minuto, quali:

- Rio delle Meraviglie (ad Ovest)
- Rio Carpaneta (ad Est).

Il Rio Cassoletta, che scorre ulteriormente ad Est, è giudicato non influente nelle possibili dinamiche di allagamento dell'area, soprattutto in ragione della distanza.

Si è quindi proceduto considerando i primi due rii quale unica fonte di possibile rischio idraulico per l'area in oggetto. Particolare rilevanza è stata data al Rio delle Meraviglie, sia per l'estensione del bacino, sia per la posizione e la natura del tracciato in prossimità dell'intervento, nonché per la presenza di manufatti di attraversamento che condizionano potenzialmente il transito delle portate.

In generale, l'intervento previsto non adduce ulteriori limitazioni al deflusso delle acque, né ulteriori conferimenti, in quanto gli eventuali apporti meteorici del nuovo comparto verso il Rio Carpaneta avverranno nel pieno rispetto dell'invarianza idraulica (art.20 Norme di Piano).

Inoltre, la futura area edificata (ossia quella a massimo valore esposto) non comporterà una alterazione sostanziale della morfologia del terreno, mantenendo il medesimo franco idraulico nei confronti dei corpi idrici circostanti, il cui assetto è qui stato valutato in ragione dell'evento critico con tempo di ritorno 100 anni, così come designato dall'autorità idraulica.

Si può dunque concludere che, relativamente all'area in oggetto, l'intervento previsto non comporti un aggravio del rischio idraulico, né diretto, né indiretto e risulti compatibile con quanto previsto dalle vigenti norme pianificatorie.

## **PARCO LOGISTICO VALSAMOGGIA - Accordo di Programma in variante**

Risposta alle richieste di approfondimento prodotte dalla Città Metropolitana di Bologna:  
*Punto 6 - Valutazioni su relazione ambientale (VALSAT) - Idrogeologia*

Con riferimento ai temi dell'invarianza idraulica, ossia al controllo delle portate di piena generate dal futuro comparto in progetto, l'intervento previsto assolve a quanto stabilito dall'art. 20 delle norme di Piano "Controllo degli apporti d'acqua in pianura e nel territorio collinare", prevedendo un adeguato volume da destinarsi alla laminazione delle portate meteoriche, in ragione di almeno 500 m<sup>3</sup> per ettaro di superficie territoriale, ad esclusione delle aree verdi permeabili. Ugualmente soddisfatti sono i valori di portata massima in uscita dalle vasche stesse tramite condotta a gravità, i quali risultano non superiori alla portata udometrica di 10 l/s/ha. La conformità delle soluzioni previste a quanto richiesto dalle norme vigenti trova conferma nel parere positivo espresso dal Consorzio della Bonifica Renana.

Per dette vasche l'attuale livello preliminare di progettazione stima una profondità di circa 1.50 m rispetto a quella che sarà la quota finale del terreno, nel punto in cui verranno realizzate. Si consideri inoltre che le zone delle baie di carico e le strade di accesso alle stesse saranno realizzate ribassate di 1.20 m rispetto alla locale quota di progetto. Pertanto, assumendo che la rete di raccolta delle acque meteoriche sia indicativamente 1 metro più bassa della depressione, si deduce che le baie stesse necessiteranno di impianti di sollevamento per convogliare alle vasche di laminazione le acque meteoriche in esse cadute o confluite, mantenendo il pieno e compiuto rispetto dell'invarianza idraulica.

Stanti le profondità sopra riportate, considerando che l'attuale stadio di progettazione non definisce in maniera analitica le future quote assolute del terreno di progetto nelle diverse parti dell'intervento; viste inoltre le assunzioni incluse nella relazione geologica, si ritiene che gli elementi ad oggi disponibili siano del tutto compatibili con l'assenza di interferenze significative fra le depressioni previste e l'assetto idrogeologico dell'area.

### **PAESAGGIO**

L'area in esame appartiene alla fascia di territorio in parte già urbanizzato e in parte agricolo. In questa fascia, l'assetto agricolo ha conservato fino ai nostri giorni l'impianto assunto all'inizio del '700. Le trasformazioni indotte sono perlopiù derivate dalla modifica dei processi produttivi del

settore agricolo.

A ciò si aggiunge il carattere periurbano dell'area, interessata negli ultimi decenni da insediamenti periferici rispetto alle aree storicamente insediate e, in quanto tali, connotati da modeste qualità percettive.

Il costruito ha mantenuto in parte il carattere e la funzione di residenza rurale legata all'attività agricola, e in parte ha subito sia la progressiva trasformazione degli edifici (case coloniche e fienili) che, una volta restaurati, hanno perso la connotazione originaria per assumere quella di residenze suburbane, sia l'urbanizzazione di vaste aree, periferiche rispetto agli abitati principali, destinate a zone produttive.

Il contesto insediato mantiene comunque un certo interesse paesaggistico, in particolare per la natura strutturale e l'assetto di area agricola molto vicina a Bologna e ad essa molto ben collegata, soprattutto per quanto riguarda la rete infrastrutturale.

L'area in esame presenta proprio nella semplicità semantica e nella fragilità dei segni che la caratterizzano i principali elementi di vulnerabilità. Si tratta infatti di un paesaggio che non possiede una forte connotazione, tale da imporsi percettivamente alle trasformazioni né in grado di "integrarle" in un insieme forte di segni e di relazioni.

A parte il centro urbano di Crespellano e il comparto produttivo, il territorio prevalentemente agricolo è costellato di piccoli insediamenti in parte artigianali e in parte di carattere rurale, disposti soprattutto lungo le principali arterie di comunicazione stradale.

Si propone pertanto che l'intervento adotti criteri che non modifichino radicalmente la struttura percettiva del paesaggio, ad esempio conservandone i caratteristici "orizzonti vasti", contenendo le altezze delle nuove costruzioni e conservando liberi i "cannocchiali visivi", che possono assumere allo stesso tempo la funzione di corridoi ecologici per la fauna presente. Nello specifico, la proposta non modifica la percezione del paesaggio in direzione nord-sud, in quanto amplia un insediamento esistente mantenendo lo stesso fronte già insediato lungo l'autostrada.

Altro aspetto importante da non stravolgere è rappresentato dalla trama del tessuto viario storico, tessuto peraltro costituito da segni non forti, a parte le principali strade che attraversano l'area: cavedagne, alcuni sporadici filari di alberi, la giacitura dei lotti orientati secondo gli assi della centuriazione romana. La semplicità e la "delicatezza" di tale insieme di segni richiede una progettazione rispettosa e attenta, tale da non sovrapporsi all'immagine attuale, ma piuttosto in grado di valorizzarla: riqualificazione dei corsi d'acqua, da trasformare in corridoi per la fauna e percorsi per passeggiate, eventuale trasformazione delle cavedagne – laddove possibile - in percorsi pedonali e ciclabili, da interdire a qualunque tipo di traffico motorizzato con la sola eccezione dei mezzi funzionali all'attività agricola.

Da questo punto di vista il nuovo insediamento riqualifica e amplia un'area dismessa, e non produce alterazioni all'esterno (fatto salvo l'ampliamento a sud); al contrario entro l'ambito di intervento (aree verdi per vasca di laminazione; percorsi, sistemazioni), un accurato progetto di paesaggio potrà concorrere agli obiettivi sopra citati, eliminando una situazione di potenziale degrado.

## VEGETAZIONE E FAUNA

I principali elementi biologici caratterizzanti sono:

- presenza di fauna della pianura prevalentemente nei coltivi alternati agli incolti;
- presenza di relitti di coltivazioni agricole tipiche;
- povertà di alberature, prevalenza di impianti frutticoli a sud (Crespellano);
- presenza di esemplari isolati, in filari o piccoli gruppi, di pioppo, farnie, aceri, frassini, ecc.

L'impermeabilizzazione di ampie superfici rappresenta un problema non solo per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche. Provoca infatti la morte del suolo sottostante: micro e meso-fauna, funghi e batteri decompositori, migroorganismi in genere. La creazione di una copertura vegetale permanente (arboreo arbustiva) sulle superfici non impermeabilizzate migliora le condizioni

microclimatiche dei primi centimetri di suolo e cede a questa sostanza organica di qualità (lettiera fogliare e radicale) favorendovi lo sviluppo delle relative forme complesse di vita. Attraverso sestri d'impianto fitti si possono ottenere macchie continue in breve tempo, a bilanciare il depauperamento dovuto all'impermeabilizzazione. La copertura arbustiva, oltre ai benefici sopra accennati, riduce le superfici a prato da sfalciare e conseguentemente gli oneri di manutenzione.

Da un punto di vista paesaggistico si sottolinea la già rilevata scarsa attitudine della campagna coltivata, in special modo a seminativo, a confinare con insediamenti produttivi, accostamento stridente che necessita della definizione di un limite verde, come previsto dal progetto presentato.

L'area in oggetto rappresenta l'habitat per la fauna tipica delle nostre campagne. Non ci sono elementi di particolare pregio, ma una costellazione di specie, cosiddette minori, che occupano nicchie ecologiche di contorno, ma che rivestono nel loro insieme eguale importanza nel mantenimento degli equilibri ecologici, e nella conservazione della biodiversità, come indice di salute del territorio. L'area dell'attuale comparto produttivo Beghelli – e l'ipotesi di rigenerazione e ampliamento in progetto - rappresenta un elemento di discontinuità nel territorio, in particolar modo per rettili, anfibi e mammiferi di piccola taglia. Tale discontinuità potrà essere compensata da sottopassi di diametro opportuno, da prevedere in fase esecutiva per il passaggio della piccola fauna. Tali passaggi dovrebbero operare in combinazione con barriere in grado di impedire l'accesso alla strada quanto meno agli insettivori (riccio).

#### INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO

Allo stato attuale l'area è interessata da un elettrodotto di MT che interferisce parzialmente con l'area già insediata del comparto produttivo Beghelli.

L'elettrodotto aereo sul lato Ovest prosegue su tratto interrato per poi ritornare aereo sul lato Est; tale interferenza sarà risolta attraverso l'interramento su nuovo tracciato dell'elettrodotto (parte aerea e interrata).

Si può quindi ritenere che in generale all'interno dell'area di studio non sussistano condizioni di rischio conseguente ad inquinamento elettromagnetico.

#### CICLO DELL'ACQUA

Per quanto riguarda lo smaltimento delle acque meteoriche, la situazione attuale presenta alcune criticità. Nell'ulteriore sviluppo dell'attuazione del polo produttivo, potrebbe essere quindi necessario che i nuovi insediamenti si facciano eventualmente carico anche delle situazioni pregresse, laddove gli interventi programmati sulla rete scolante si rivelassero non sufficienti, in modo da portare nel tempo ad una situazione di normalità.

#### Scelte progettuali

##### *Sistema di depurazione delle acque reflue domestiche*

La rete interna delle acque nere confluirà su un impianto di depurazione. L'area non è servita da pubblica fognatura per cui i reflui domestici saranno immessi su corpo superficiale previo trattamento di depurazione. Si prevede un impianto con doppia vasca di sedimentazione a BOD e COD con disidratazione dei liquami di sedimentazione per 170 Abitanti Equivalenti.

##### *Recupero acque meteoriche*

E' richiesta la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque piovane (per usi compatibili quali annaffiatura aree verdi, lavaggio piazzali e aree pavimentate, lavaggio mezzi, usi tecnologici) con serbatoi di accumulo interrati con volume di acqua captabile pari al 10% del volume teorico di accumulo calcolato in base all'art. 3.3.1 del RUE vigente.

Dati di progetto del PUA: 84 mc, suddivisi su 4 serbatoi di accumulo interrati.

##### *Invarianza idraulica*

Ai fini del rispetto dell'invarianza idraulica (art. 20 comma 1 del PSAI del Bacino del Reno), il progetto prevede la realizzazione di un vaso di laminazione.

## ENERGIA

### Scelte progettuali

I fabbricati saranno certificati LEED; questa certificazione obbliga l'utilizzo di coperture bianche a basso assorbimento di calore. Nel progetto sono previste coperture finite con telo in TPO di colore bianco.

Tutti i parcheggi auto saranno protetti con alberature.

Le aree verdi del parco verranno sistemate con alberature di specie autoctone a bassa richiesta idrica e arbusti per mitigare l'effetto isola di calore; i tamponamenti esterni saranno realizzati per la quasi totalità con pannellature di tipo sandwich di diversi colori nei toni chiari.

Si prevede di installare un impianto fotovoltaico sulla copertura di ciascuno dei blocchi ufficio:

- per il fabbricato A 7 kwp cad per un complessivo 28 kwp,
- per il fabbricato B 10 kwp cad per complessivi 20 kwp.

Le strategie più comuni a questa tipologia di insediamento per la riduzione delle emissioni climalteranti (con particolare riferimento alle emissioni di CO2) sono:

1. Efficiente uso dell'energia attraverso l'adozione di misure di contenimento del fabbisogno e di monitoraggio dei consumi;
2. Privilegiare sistemi di mobilità basati sul trasporto pubblico;
3. Adottare sistemi di movimentazione delle merci con mezzi a tensione elettrica;
4. Riduzione della produzione di rifiuti e imballaggi e riciclaggio attraverso una raccolta differenziata "multimateriali" presso le utenze commerciali e terziarie;
5. Incremento della vegetazione e delle aree destinate a verde.

Relativamente all'ultimo punto si evidenzia che nel progetto è previsto un complesso di interventi volti alla qualificazione e valorizzazione ambientale dell'area mediante la realizzazione di fasce alberate a ridosso dei corsi d'acqua (di larghezza media pari a 10 m) e lungo tutto il perimetro del comparto.

È inoltre prevista l'attuazione di un progetto di forestazione (da approvare in sede di PdC) attraverso la piantumazione di adeguate essenze arboree e arbustive per una dimensione complessiva superiore al 20% della ST complessiva (circa 40.000 mq), corrispondente alla piantumazione di circa 800 alberi, oltre a cespugli nelle parti delle aree verdi nella fascia di rispetto autostradale, dove non è consentita la piantumazione di alberature.

Per quanto riguarda le aree a parcheggio è prescritto che dovrà essere prevista la piantumazione di alberature ogni due posti auto intercalati da cespugli.

### PIANO DI MONITORAGGIO

E' stato presentato un piano di monitoraggio.

Il Piano di monitoraggio sarà svolto in fase ante operam e post-operam (o di esercizio), per una durata che dipende dalla componente indagata.

Indicatori previsti:

- Flussi di traffico rilevati nella bretella di collegamento SP569 / casello autostradale Valsamoggia (nelle due direzioni: da e verso la SP569)
- Flussi di traffico rilevati nel tratto di nuova viabilità di accesso al Parco logistico, ad est dell'intersezione con la via Cassoletta (nelle due direzioni: da e verso il Parco logistico)
- Rilievo dei livelli di pressione sonora presso 4 insediamenti residenziali
- Rilievo dei livelli di concentrazione di PM2,5, PM10, CO, NO, NO2, Benzene, Pb, Cd, As, Ni
- Arrivi polo logistico con bus dedicato: Numero di viaggiatori
- Produzione di rifiuti

## CONSIDERAZIONI E OSSERVAZIONI PRELIMINARI

Questo è un parere preliminare ai sensi dell'art. 60 comma 3 della LR 24/2017. Il parere sulla sostenibilità sarà reso al termine del periodo di pubblicazione dell'accordo di programma adottato, e alla luce delle eventuali osservazioni degli enti competenti in materia ambientale e delle osservazioni presentate durante il periodo di deposito, come previsto dall'art. 60 comma 7 della stessa LR.

Il testo dell'Accordo di Programma non è stato però reso disponibile.

La proposta è finalizzata alla realizzazione di una piattaforma logistica di 91.500 mq di superficie coperta da destinare integralmente all'attività logistica su un'area di circa 190.000 mq, di cui 86.000 sono classificati territorio rurale, di proprietà della società Beghelli S.P.A. e della società Sifim Srl.

La proposta non nasce da un operatore della logistica interessato a insediare e gestire la propria attività nell'area, ma dai proprietari dei terreni interessati a valorizzarli. Peraltro non è stato identificato alcun soggetto direttamente interessato a gestire l'attività. Con l'ultima versione del progetto si apre la possibilità di insediare fino a 6 diverse attività, a ulteriore conferma di quanto la proposta sia ancora indefinita.

In mancanza di un soggetto gestore dell'attività logistica, viene a mancare la figura che dovrebbe sottoscrivere l'Accordo per farsi carico di attuare gli impegni negoziali relativi alla gestione dell'insediamento.

La motivazione dell'intervento appare quindi guidata non da una concreta richiesta da parte di un soggetto interessato a svolgere attività di grande logistica, ma dalla mera osservazione della prossimità - sebbene con un collegamento stradale inadeguato - al nuovo casello autostradale di Valsamoggia.

Il Comune intende portare avanti la proposta col procedimento dell'Accordo di programma in variante ai piani ex artt. 59 e 60 della LR 24/17. A tal proposito il dettato normativo dell'art. 59 che descrive l'Istituto dell'Accordo di Programma definisce che *“ Fuori dai casi disciplinati dagli accordi operativi e dai piani attuativi di iniziativa pubblica di cui all'articolo 38, per la definizione e l'attuazione di opere, interventi e programmi di intervento **di rilevante interesse pubblico** che richiedano, per la loro completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di due o più Comuni o di altri enti pubblici con l'eventuale partecipazione di soggetti privati, il Sindaco, il Sindaco metropolitano, il Presidente del soggetto d'area vasta di cui all'articolo 42, comma 2, o il Presidente della Regione, in relazione alla competenza primaria o prevalente sull'opera, intervento o programmi d'intervento, promuove la conclusione di un accordo di programma.”*

Gli elementi di interesse pubblico indicati dal proponente sono indefiniti e non rilevanti.

La motivazione di interesse pubblico è individuata infatti nel *“definire un nuovo assetto funzionale ad un'area divenuta di grande interesse urbanistico a seguito del completamento degli importanti interventi infrastrutturali sul sistema autostradale e della grande viabilità”*.

Vengono poi elencati i seguenti benefici dell'intervento:

- *investimenti per la realizzazione delle opere infrastrutturali ed edilizie;*
- *incremento dell'occupazione;*
- *pur non essendo possibile quantificare in quale misura il sistema economico dell'area metropolitana bolognese si potrà giovare dell'attuazione dell'intervento in oggetto, i servizi forniti dal nuovo centro logistico produrranno un concorso significativo al processo di riorganizzazione della logistica;*
- *limitati impatti ambientali;*
- *rigenerazione urbanistica di un'area industriale dismessa;*

- *costruzione di un nuovo asse viario che conetterà direttamente il nuovo ambito logistico alla bretella che collega la Nuova Bazzanese al casello autostradale di Valsamoggia;*
- *concorso alla realizzazione di un tratto della rete ciclabile.*

Gli interventi infrastrutturali sono rivolti esclusivamente al progetto e non portano vantaggi per la collettività.

Non si ravvisano nella proposta gli elementi di rilevante interesse pubblico necessari per applicare lo strumento dell'Accordo di Programma ai sensi degli artt. 59 e 60 della LR 24/2017, pertanto la proposta appare improcedibile.

A livello di pianificazione di area vasta, il PUMS e il PTM approvato prevedono la collocazione della grande logistica all'Interporto e negli Hub Metropolitan di Imola, Castel San Pietro Terme, Altedo, Martignone. Non ci sono ulteriori previsioni di insediamenti di grande logistica.

Pertanto la proposta risulta in contrasto con la logica pianificatoria con cui il PUMS e il PTM hanno programmato lo sviluppo delle funzioni logistiche sul territorio metropolitano.

La proposta progettuale è stata ampiamente modificata e adattata nel corso dei mesi per tentare di dare risposta alle numerose osservazioni presentate dagli Enti. Nella III seduta della CdS del 6/05/2021 il Comune ha dichiarato conclusa la Conferenza con esito favorevole condizionato, anche se in realtà molti dei problemi emersi non sono stati risolti, demandando ad ulteriori integrazioni e sedute di Conferenza la definizione di criticità, osservazioni e questioni ancora aperte che richiederebbero modifiche progettuali e approfondimenti di notevole rilevanza.

Sulla base dell'andamento della Conferenza e dei numerosi problemi sollevati si ritiene che in sede di Conferenza preliminare non sia stata verificata la possibilità di un consenso unanime dei soggetti partecipanti all'accordo.

Per completezza si elencano quindi le numerose problematiche irrisolte che sono state rilevate dagli Enti coinvolti nella valutazione della proposta (Regione ER, Comune di Valsamoggia, Aspi, ARPAE, CM, Consorzio di bonifica, Soprintendenza, HERA,..). In particolare si è fatto riferimento alla istruttoria di ARPAE APAM.

La principale problematica di un insediamento di logistica risiede evidentemente nel flusso di mezzi pesanti sulla rete stradale. Nel caso specifico, la società Autostrade ha evidenziato molti problemi:

- le analisi di traffico sono state svolte con dati fortemente sottostimati, nell'ordine del 20-30% e senza considerare, come di regola si fa, un incremento futuro proiettato almeno ai prossimi 10 anni;
- non è stata considerata nelle valutazioni l'unica soluzione approvabile da ASPI, ovvero la soluzione 1 (demolizione e ricostruzione del cavalcavia sull'A1); La scelta della soluzione 2, che prevede la costruzione di un nuovo tratto stradale con notevole consumo di suolo, è motivata essenzialmente dal minor costo di realizzazione. Come evidenziato da ARPAE APAM, non è stato possibile valutare se la scelta fatta sia la migliore anche dal punto di vista degli impatti ambientali e se tale componente sia stata considerata al pari delle componenti economiche e tecniche;
- il cavalcavia esistente di via Cassoletta presenta limiti strutturali che non sono stati tenuti in considerazione;
- la continua modifica degli elaborati rende particolarmente complesso accertare il rispetto delle distanze, la verifica di eventuali deroghe, e la collocazione delle opere (vasche laminazione, fitodepurazione, verde, etc.).

Parimenti rilevante è il consumo di suolo, che nel caso di specie ammonta a oltre 10 ettari di suolo agricolo, che va conteggiato nelle quote che il PTM dedica agli interventi di interesse locale da oggi al 2050. Considerata la non conformità alla pianificazione e l'assenza di un reale e contingente

interesse, si ritiene non giustificabile tale concessione. Né è possibile ipotizzare le opzioni di desigillazione (tutte ancora da verificare) del redigendo PUG le quali, qualora esistessero, vanno utilizzate per apportare un beneficio all'ambiente e non per cercare di controbilanciare *numericamente* gli effetti di un nuovo consumo di suolo.

In merito al rumore, le valutazioni sono state svolte in condizioni di favore, ad esempio non considerando gruppi frigoriferi e altri impianti della cui assenza, non essendo noti i soggetti che si insedieranno, non si può avere certezza. Parimenti le stime del traffico sono generiche. Per contenere i superamenti è stato previsto:

- la stesa di un manto bituminoso basso emissivo che garantirà, rispetto al manto tradizionale, un abbassamento del rumore dovuto al traffico di 3 dB(A) per la nuova bretella di collegamento per un tratto di 275 m dal comparto fino all'incrocio con via Cassoletta; a tale riguardo si sottolinea che tale efficacia prevede intervalli di manutenzione e sostituzione molto più frequenti e costosi del normale asfalto e che non è stato dichiarato chi sia il soggetto che prende in carico anche economicamente la gestione del tratto stradale interessato.
- duna in terra sul confine sud ovest di un'altezza variabile tra i 2 metri e i 3 metri per uno sviluppo di 125 metri (100 sul confine ovest alta 3 metri e 25 metri alta 2 metri sul confine sud);
- barriera acustica nell'angolo nord ovest del comparto a protezione del recettore R1 dello sviluppo complessivo di 75 m (50 m alta 3,5 m e 25 metri alta 2,5 m) con trattamento fonoassorbente sul lato del recettore;
- barriera a sud del comparto in direzione dei recettori R21 e R22 della lunghezza totale di 100 m (50 m dell'altezza di 2 metri e 50 m dell'altezza di di 3 metri);
- le zone delle baie di carico e le strade di accesso alle stesse saranno realizzate ribassate di 1,2 m rispetto al piano 0 dell'intervento.

Tali imponenti interventi mitigativi denotano una sostanziale inadeguatezza della previsione progettuale, un importante deterioramento paesaggistico - già paventato dalla Soprintendenza: *"Tale progetto paesaggistico dovrà svilupparsi prevedendo l'utilizzo di essenze, di distribuzioni planimetriche, disegni finalizzati a restituire un'immagine tipica del paesaggio padano tradizionale"*, immagine che sarà difficile restituire dovendo inserire dune e barriere acustiche per diverse centinaia di metri alte fino a 3.5 m.

Del resto, gli stessi progettisti, alla voce paesaggio, evidenziano come sia necessario *"che l'intervento adotti criteri che non modifichino radicalmente la struttura percettiva del paesaggio, ad esempio conservandone i caratteristici "orizzonti vasti", contenendo le altezze delle nuove costruzioni e conservando liberi i "cannocchiali visivi", che possono assumere allo stesso tempo la funzione di corridoi ecologici per la fauna presente."*

Similmente per quanto riguarda la trama del tessuto viario storico la cui *"semplicità e "delicatezza" richiede una progettazione rispettosa e attenta (omissis): riqualificazione dei corsi d'acqua, da trasformare in corridoi per la fauna e percorsi per passeggiate, eventuale trasformazione delle cavedagne – laddove possibile - in percorsi pedonali e ciclabili, da interdire a qualunque tipo di traffico motorizzato con la sola eccezione dei mezzi funzionali all'attività agricola"*. Appare evidente che l'inserimento di un comparto logistico dotato di 96 baie di carico per mezzi pesanti, i quali dovranno necessariamente transitare sulle strade limitrofe, non sia in sintonia con questi elementi paesaggistici da preservare.

In relazione all'incremento di emissioni di gas climalteranti e a quanto ipotizzato come possibili compensazioni di CO<sub>2</sub>, si riporta quanto evidenziato da ARPAE APAM in merito alla piantumazione di 800 alberi ad alto assorbimento: nell'ipotesi che vengano scelte le essenze con la capacità mitigativa maggiore, come ad esempio l'Acero riccio (CO<sub>2</sub> media assorbita 190 kg/a), si può stimare

in via qualitativa che la capacità compensatoria annua soddisferà soltanto il 17% delle emissioni prodotte.

Si rileva altresì l'assenza di trasporto pubblico per gli addetti del comparto. E' certamente possibile dichiarare di finanziare una specifica navetta ma l'esperienza insegna che tali impegni sono spesso destinati al fallimento, poiché orari e percorsi degli addetti non collimano e dopo breve tempo le navette risultano viaggiare a vuoto e vengono - giustamente - soppresse. Anche questo è uno dei motivi per cui le aree produttive importanti devono essere pianificate a livello di area vasta e non possono essere improvvisate in un territorio privo di infrastrutture per la mobilità sostenibile.

Dal punto di vista geologico-geotecnico l'area è stata indagata con sole due prove in sito che hanno riscontrato terreni assolutamente non uniformi nelle verticali disponibili per cui per la stabilità delle costruzioni nei confronti di importanti cedimenti, potrebbero rendersi necessarie strutture di fondazione profonde con i relativi impatti sul suolo e sulle falde non valutati.

Per quanto riguarda il rischio di liquefazione si ribadisce la necessità di ulteriori prove e verifiche basate sulle caratteristiche prestazionali dei manufatti da realizzare, da espletare in coerenza con le vigenti NTC 2018. Si dovrà perciò analizzare con maggiore dettaglio l'effettiva entità del "rischio ammissibile" di liquefacibilità per la progettazione.

In merito alla classificazione idraulica dell'area, diversamente da quanto asserito, si ribadisce la criticità esistente dovuta al reticolo secondario, indicata nel PGRA con uno scenario P2 – M (Alluvioni poco frequenti: tempo di ritorno tra 100 e 200 anni- media probabilità, tavola RSP 220NO). La relazione idraulica (giugno 2021) esamina l'assetto idraulico del Rio delle Meraviglie e del Rio Carpineta e conclude asserendo il non aggravio del rischio idraulico esistente anche con l'attuazione del progetto proposto in quanto non altera la morfologia del terreno.

In merito a tali conclusioni si segnala che le ultime scelte progettuali, dovute ad esigenze acustiche, di abbassare la zona delle baie di carico e le strade di accesso di 1,20 m rispetto alla quota 0 di progetto, vanno a modificare la morfologia naturale ed a determinare un aggravio del rischio, con la creazione di una nuova zona depressa in cui si possono accumulare le acque di una potenziale alluvione. Tale proposta progettuale "in abbassamento" va in direzione opposta all'esigenza di messa in sicurezza di un'area così classificata, solitamente attuata con il rialzamento dell'intero piano di progetto oltre al livello del tirante atteso, spesso inserendo anche un opportuno franco di sicurezza qui non valutato.

Questa nuova soluzione va pertanto ad aumentare la vulnerabilità della zona e quindi non si ritiene sostenibile in base alla vigente "Variante di coordinamento tra il PSAI e il PGRA" ed in particolare in base all'art. 32 della Variante relativa al Piano Stralcio per il Bacino del Torrente Samoggia, che impone la valutazione della sostenibilità delle previsioni relativamente al rischio idraulico, facendo riferimento alle possibili alternative localizzative e all'adozione di misure di riduzione della vulnerabilità dei beni e delle persone esposte.

Anche la soluzione descritta nella relazione idraulica, in risposta alle richieste della CM (punto 6, giugno 2021), della messa in opera di pompe di sollevamento per garantire la laminazione delle acque meteoriche che cadono in questa zona depressa, non si ritiene funzionale, nè sostenibile, tenendo conto della criticità idraulica aumentata dall'abbassamento della zona di 1,20 m rispetto allo 0 di progetto.

Si intende sottolineare che la valutazione di sostenibilità deve essere svolta su una specifica proposta di variante, adeguatamente motivata, e la continua modifica degli elaborati e delle soluzioni non può essere finalizzata ad ottenere per approssimazioni successive un benessere, anche a condizione di una perdita di funzionalità della proposta. Ciò infatti comporta inevitabilmente, a valle dell'approvazione, la richiesta di modifiche, apparentemente e singolarmente poco significative, che sostanzialmente riportano la proposta al disegno originario, con le medesime

problematiche.

Allo stato attuale la proposta presentata lascia irrisolte numerose e gravi criticità ambientali anche di natura strutturale.

Per quanto riguarda invece la procedibilità della proposta ai sensi degli artt. 59 e 60 della LR 24/2017, si rimanda alla valutazione della Città metropolitana.

PER LA RESPONSABILE  
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA  
**Patrizia Vitali**<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>Ai sensi del Codice di Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 113 del 17 dicembre 2018 con cui è stato conferito alla D.ssa Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.