

**Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 10888/2023**

**PROCEDURA di ValSAT art. 5, comma 7, L.R. n. 20/2000, in applicazione delle norme transitorie di cui all'art. 4, comma 4, lett. c), L.R. n. 24/2017**

**Istruttoria di VAS/ValSAT del Procedimento unico, ai sensi dell'art. 53 della l.r. 24/2017, per l'approvazione del progetto di ampliamento dell'insediamento produttivo esistente della ditta Automobili Lamborghini s.p.a. (variante 2022) sito a Sant'Agata Bolognese in via Modena 12, in variante ai vigenti strumenti urbanistici comunali.**

**Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)**

**Autorità procedente: Comune di Sant'Agata Bolognese**

**PREMESSO CHE:**

- con nota del 30/09/2022, in atti al PG/2022/160860, il Comune di S. Agata Bolognese ha indetto la Conferenza di servizi decisoria artt. 14 comma 2 e 14bis L. 241/90 e s.m.i., in forma semplificata, modalità asincrona, relativa al procedimento in oggetto, invitando a partecipare:
  - AZIENDA U.S.L. BOLOGNA
  - ARPAE - DISTRETTO METROPOLITANO
  - SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
  - CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA
  - SORGEAQUA S.R.L.
  - AS RETIGAS SRL
  - REGIONE EMILIA-ROMAGNA - Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile
  - ATERSIR
  - AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DEL FIUME PO
  - E-DISTRIBUZIONE S.P.A.
  - VI REPARTO INFRASTRUTTURE UFFICIO DEMANIO E SERVITÙ MILITARI
  - COMANDO MILITARE ESERCITO EMILIA ROMAGNA - UFFICIO PERSONALE LOGISTICA E SERVITÙ MILITARI
  - COMUNE DI CREVALCORE
  - COMUNE DI SAN GIOVANNI IN P.TO
  - COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA
  - COMUNE DI SALA BOLOGNESE
  - COMUNE DI CALDERARA DI RENO
  - COMUNE DI NONANTOLA
  - COMUNE CASTELFRANCO EMILIA
  - POLIZIA LOCALE - SANT'AGATA BOLOGNESE
- con comunicazione del 17/10/2022, in atti al PG/2022/170277, la CM BO ha inviato al Comune di S. Agata Bolognese una richiesta di integrazioni
- con comunicazione del 10/12/2022, in atti al PG/2022/203155, il Comune di S. Agata Bolognese ha comunicato il link al quale è stata resa disponibile la documentazione

integrativa

- in data 3/01/2023, con nota in atti al PG/2023/1215, il Comune di S. Agata Bolognese ha reso disponibile il link alla ulteriore documentazione integrativa trasmessa volontariamente dal Soggetto proponente:
  - integrazioni volontarie a seguito di richiesta di ARPAE, prot. n. 18402 del 21/12/2022, per l'espressione del parere ambientale;
  - integrazioni volontarie rese necessarie a seguito di confronto diretto con SORGEACQUA
  - integrazioni volontarie rese necessarie a seguito di confronto diretto con CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA per quanto concerne l'invaso di laminazione;
  - documentazione integrativa richiesta da AS RETIGAS S.R.L, a seguito delle richieste di chiarimenti ed integrazioni, rif prot. n. 569 del 24/10/2022, rimaste in sospenso.

Ha inoltre comunicato la sospensione dei termini del procedimento, per un periodo di 30 giorni, onde consentire agli Enti e Amministrazioni in indirizzo di valutare la documentazione integrativa volontariamente presentata, fissando al 12/02/2023 il nuovo termine entro cui i soggetti partecipanti alla conferenza di servizi dovranno esprimere la propria posizione.

- con comunicazione del 15/02/2023, in atti al PG n. 8804/2023 della CM BO, il Comune di S. Agata Bolognese ha dato atto che il giorno 12/12/2022 è spirato il termine di 60 giorni (decorrenti dalla data di pubblicazione dell'avviso di avvenuto deposito nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna del 27/04/2022) per la presentazione di osservazioni, ai sensi dell'art. 53 comma 8 della L.R. 24/2017, relativamente al progetto presentato, ivi compreso il documento di VALSAT e che entro detto termine, NON sono pervenute osservazioni. Ha inoltre trasmesso i pareri pervenuti dai soggetti partecipanti alla conferenza di servizi.
- con nota del 24/02/2023, in atti al PG. n. 10874 della CM BO, il Comune di S. Agata Bolognese ha trasmesso i pareri di ARPAE - Servizio Territoriale e del Consorzio della Bonifica Burana.
- con comunicazione del 28/02/2023, in atti al PG/2023/35902, la Città metropolitana ha chiesto ad ARPAE AAC Metropolitana il contributo istruttorio propedeutico al parere motivato nell'ambito delle competenze in materia ambientale previste dalla Delibera di Giunta Regionale n. 1795/2016 entro la data del 9/03/2023.

#### **CONSIDERATO CHE:**

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

[https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/ART53\\_SUAP\\_DPR160-2010\\_A14bis/SAGATA/LAMBORGHINI/2ART53\\_LAMBORGHINI\\_2022](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/ART53_SUAP_DPR160-2010_A14bis/SAGATA/LAMBORGHINI/2ART53_LAMBORGHINI_2022)

L'ambito "AP\_4\_AL" è stato creato con la variante agli strumenti urbanistici comunali approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 12 del 16/04/2016, in occasione procedimento unico ex art. A-14-bis L.R. n. 20/2000, per l'ampliamento dell'insediamento produttivo di Automobili Lamborghini (cd. "Variante URUS"). In tale occasione è stato introdotto nel PSC e nel RUE un nuovo perimetro, denominato ambito "AP\_4\_AL", comprendente tutte le porzioni di terreno di proprietà della ditta Automobili Lamborghini S.p.a., sia quelle aventi, all'epoca, già destinazione produttiva, sia quelle allora comprese nel territorio rurale e poi utilizzate per l'ampliamento.

Con il procedimento in oggetto si procede ad estendere il perimetro dell'ambito "AP\_4\_AL" anche

ad una ulteriore area contigua, per un nuovo ampliamento dell'insediamento produttivo (cd. "Variante 2022").

L'area interessata dall'ampliamento (Fg 28 mapp. 640, 642) ha superficie di circa 31.442 mq ed è classificata dal PSC come Territorio rurale – Ambito agricolo di rilievo paesaggistico di cui all'articolo 36 delle Norme Tecniche di Attuazione.

La variante ha lo scopo di cambiare la classificazione di tale area da zona E – agricola a zona D – industriale.

Il Comune riconosce nel progetto di ampliamento dell'insediamento produttivo esistente di Automobili Lamborghini S.p.A. un rilevante interesse pubblico per le complessive ricadute positive per il territorio e la comunità locale.

Il progetto di ampliamento dell'insediamento produttivo è attuato tramite intervento edilizio diretto.

La presentazione dei titoli abilitativi edilizi per gli interventi edilizi oggetto della presente procedura deve avvenire, a pena di decadenza, entro e non oltre due anni dalla stipula della convenzione.

Gli interventi, individuati nella planimetria di progetto, saranno i seguenti:

1. Ampliamento fabbricato WareHouse e realizzazione di nuovo Gate. Il fabbricato ospita il Centro Logistico di Automobili Lamborghini. Si tratta di un edificio di forma rettangolare e presenta due tettoie, una sul fronte Nord, chiusa e coibentata; una sul fronte Sud che invece è completamente aperta e carrabile per gli automezzi che trasporteranno merce in arrivo. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova porzione del corpo centrale del fabbricato verso ovest, occupando una porzione dell'area oggetto di intervento. I materiali utilizzati per i rivestimenti e le finestrate dell'ampliamento saranno gli stessi già presenti nel fabbricato esistente, al fine di rispecchiare l'immagine proposta in tutti i fabbricati di nuova costruzione all'interno dello stabilimento. È prevista anche l'apertura di una nuova guardiania, mirata alla registrazione ed ingresso allo stabilimento dei mezzi pesanti e delle merci che trasportano.
2. Nuova area sosta mezzi pesanti e Locale Servizi per autotrasportatori. Al fine di facilitare la registrazione delle merci e dei mezzi che attraversano lo stabilimento, si prevede una nuova area di sosta per mezzi pesanti all'ingresso del nuovo gate. Inoltre, a servizio degli autotrasportatori che arrivano e sostano presso lo stabilimento, è stato previsto un locale fornito di servizi igienici ed un'area relax.
3. Spostamento via Lamborghini e del relativo parcheggio dal fronte est al fronte ovest del lotto di intervento. Tra l'area oggetto di intervento ed il perimetro attuale dello Stabilimento Lamborghini scorre Via Ferruccio Lamborghini, oltre ad una fascia di parcheggi pubblici. Si prevede di spostare entrambi sul lato ovest del nuovo confine dello Stabilimento Lamborghini, al fine di mantenere una continuità funzionale e edilizia.
4. Ampliamento del parcheggio a nord. Una porzione del lotto in oggetto sarà destinata alla realizzazione di parcheggi pertinenziali ad uso esclusivo dei dipendenti, in numero idoneo a coprire le dotazioni urbanistiche previste, come da Variante Urbanistica prot. n. 6521 del 25/05/2020.
5. Nuovi parcheggi pertinenziali a sud. Una porzione del lotto in oggetto sarà destinata alla realizzazione di parcheggi pertinenziali ad uso pubblico, in numero idoneo a coprire le dotazioni urbanistiche previste, come da Variante Urbanistica prot. n. 6521 del 25/05/2020.
6. Ricollocazione dell'area Body In White (BIW). Per Body in White si intende quella è la fase del ciclo produttivo automobilistico in cui è stato assemblato l'intero telaio di una carrozzeria, prima delle fasi di verniciatura e montaggio di motore ed altri sottogruppi del telaio e finiture. Ad oggi è collocato all'interno dello stabilimento, nell'area che verrà occupata dalla futura costruzione dell'ampliamento del fabbricato Paintshop. Tali spazi saranno ricollocati in una porzione del nuovo lotto, in corrispondenza dell'ampliamento del fabbricato WareHouse, per facilitare gli scambi logistici

I principali parametri urbanistici ed edilizi, caratterizzanti il progetto di ampliamento dell'insediamento produttivo esistente in oggetto, sono, come da bozza di convenzione:

SF - Superficie fondiaria = 345.871,00 mq (ambito A\_P4\_AL)

UF - Indice utilizzazione fondiaria = 0,6 mq/mq

H - Altezza massima = 30 mt

PU - Parcheggi di urbanizzazione = 5mq/100 mq di SU. È ammessa la monetizzazione

Pp - Parcheggi di pertinenza = 20mq/100 mq di SU di cui almeno il 5% di uso pubblico

Superficie permeabile in misura idonea ad assicurare il principio di invarianza idraulica

D1 – Distanza dai confini di proprietà = maggiore o uguale a mt 5,00, riducibile a mt 3,00 nel caso di pareti cieche

D2 – Distanza dai confini urbanistici = maggiore o uguale a mt 5,00, riducibile a mt 3,00 nel caso di pareti cieche

D3 – Distanza fra edifici = maggiore o uguale a mt 10,00 nel caso di pareti finestrate, mt. 8,00 nel caso di una parete cieca e una finestrata, mt. 6,00 nel caso di pareti entrambe cieche

D4 – Distanza dalle strade = rif. art. 67 NTA RUE

Usi ammessi = vd art 45bis delle NTA del RUE

La valutazione della coerenza con la pianificazione sovraordinata ha dato i seguenti risultati:

#### PTPR

L'area oggetto di studio rientra tra le zone e gli elementi di specifico interesse storico o naturalistico, in particolare è classificata come facente parte degli Elementi della centuriazione, regolamentati dall'articolo 21 delle Norme di Attuazione del PTPR.

Il PTPR indica per l'area oggetto di intervento specifiche prescrizioni e indicazioni, con le quali le azioni di progetto risultano non essere coerenti.

#### PTM

L'area oggetto di studio viene classificata in parte come rientrante nel territorio rurale, nella fattispecie, quale ecosistema agricolo e in parte come territorio urbanizzato.

In relazione all'ecosistema agricolo, la classificazione è da ricondurre alle aree agricole della pianura alluvionale, disciplinate dall'articolo 18 delle Norme.

Per quanto concerne le aree e gli elementi inerenti agli ecosistemi agricoli e naturali, l'area oggetto di studio non risulta essere ricompresa tra Aree protette e siti della Rete Natura 2000.

Si evidenzia la presenza di elementi di interesse storico, archeologico e paesaggistico, nella fattispecie l'area è interamente ricompresa tra le zone di tutela di elementi della centuriazione, nel settore compreso tra via Modena e via Montirone che ne costituiscono i decumani persistenti, mentre al centro si colloca la proiezione non persistente di un cardine.

Il PTM ammette che nel caso di centri abitati ubicati all'interno di zone di tutela della struttura centuriata nei quali risulti impossibile individuare alternative localizzative, un nuovo insediamento può essere realizzato purché attraverso una sistemazione del tessuto urbano coerente con la relativa organizzazione storica, prescrivendo che nella ValSAT accedente all'Accordo operativo o ad altro strumento attuativo deve essere data specifica evidenza delle scelte insediative e distributive funzionali a mantenere e salvaguardare gli elementi a tal fine coinvolti.

Il confine sud dell'area risulta essere in adiacenza con il Canal Chiaro di Valbona, il quale rientra tra gli elementi del reticolo idrografico minore (Art. 20 - Alveo attivo).

In relazione al rischio idraulico, l'area rientra, secondo la cartografia del PTM, nello Scenario P2 derivato dal Reticolo Secondario di Pianura (RSP), di cui all'articolo 30 delle Norme.

Per quanto attiene alla gestione delle acque meteoriche, l'area è collocata nell'Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura.

L'area rientra tra le Zone di attenzione per instabilità da liquefazione/densificazione, di cui

all'articolo 28 delle Norme.

Il PTM indica per l'area oggetto di intervento specifiche prescrizioni e indicazioni, con le quali le azioni di progetto risultano non essere coerenti.

PSC, RUE, POC

L'area è interessata da:

Art. 36 Territorio rurale

Art. 49 Alvei attivi ed invasi dei bacini idrici

Art. 54 Fasce di tutela delle acque pubbliche ai sensi del D.Lgs. 42/2004

Art. 24 Zone di tutela degli elementi della centuriazione

Art. 28 Viabilità storica (*"3. Sono ammessi gli interventi di allargamento e adeguamento normativo della sede stradale di via Montirone, nonché del ponte di innesto con via Pedicello, specificatamente previsti dall'Accordo urbanistico approvato dalla Giunta Comunale con delibera n. 123 del 23/10/2015. Il progetto, nel rispetto del tracciato originario della strada, dovrà risultare coerente con gli obiettivi di tutela degli elementi della centuriazione e di tutela paesaggistica del corso d'acqua "Canal Chiaro di Valbona". A tal fine non potrà essere utilizzato asfalto bituminoso scuro ma si dovranno utilizzare tecniche e materiali che assicurino, il più possibile, la percezione di strada rurale non asfaltata" (...) "dovrà essere prevista una fascia laterale di vegetazione in modo da contribuire al rafforzamento della rete ecologica e garantire continuità al corridoio ecologico locale"*)

Art. 29 Canali storici

Art. 39 Unità di paesaggio

Art. 40 Sistema della rete ecologica

Art. 40.2 Corridoi ecologici

Le azioni previste dal progetto di variante non sono compatibili con le attuali disposizioni pianificatorie a livello comunale.

Gli elaborati presentati dall'Autorità proponente, così come modificati a seguito delle richieste di integrazioni sono tali da consentire un'adeguata individuazione e valutazione della significatività degli effetti sull'ambiente connessi all'implementazione del piano, ad eccezione degli aspetti relativi al rischio idraulico, in quanto la Relazione specialistica, il documento di Valsat e l'Asseverazione idraulica trattano solo il tema dell'invarianza idraulica e non quello del non incremento del rischio idraulico.

Per quanto riguarda le alternative considerate, il documento di Valsat riporta che nell'area di insediamento dello stabilimento Lamborghini esistono a nord ovest aree già urbanizzate e in cui sono localizzati stabilimenti produttivi, alcuni dei quali completamente o parzialmente dismessi. Tuttavia, le dimensioni e la disposizione di tali aree non ha reso possibile una progettualità di ampliamento sulle stesse che rispondesse in modo efficace alle esigenze di Lamborghini automobili.

In relazione alla fase di monitoraggio, le componenti ambientali da tenere in esame sono le medesime affrontate nel Documento di Valsat.

Sarà cura della proprietà Lamborghini Automobili S.p.A. monitorare la situazione.

Tale monitoraggio avrà lo scopo di valutare fisicamente i risultati delle azioni di Piano sull'ambiente ed eventualmente, laddove si possa ravvedere l'insorgere di situazioni critiche, potersi porre rimedio precocemente, attuando le modifiche necessarie per ridurre gli impatti sul territorio, sull'ambiente e sulla popolazione residente.

Relativamente alle componenti rumore e mobilità il monitoraggio avverrà tramite strumenti tecnici adeguati da concordarsi con la pubblica amministrazione; in particolare per il tema

dell'inquinamento acustico, si dovrà fornire risposta alle recenti prescrizioni di AUA, aggiornando il globale quadro emissivo di stabilimento, così da verificare in via definitiva l'effettiva necessità di un intervento mitigativo diretto.

### MATRICI AMBIENTALI

L'area oggetto di variante è situata nella zona periferica del Comune di Sant'Agata Bolognese ed è stata di recente acquistata dallo Stabilimento Lamborghini S.p.A.

L'area è costituita da un terreno agricolo, prevalentemente pianeggiante, privo di essenze arboree e circondato su tre lati da fossi per l'irrigazione.

Nella zona a sud è presente un fabbricato residenziale, all'interno di un lotto di altra proprietà e non oggetto di questa istanza.

Sempre a sud scorrono il Canal Chiaro di Valbona e la Via Montirone, segni della centuriazione riconducibili alla divisione agraria romana.

A est, invece, si estende lo Stabilimento Automobili Lamborghini S.p.A.

Il progetto insiste su un'area verde attualmente utilizzata come terreno agricolo di circa 30.000 mq e prevede la realizzazione di:

- 13.230 mq addizionali di impronta a terra del magazzino
- 163 stalli addizionali (per un totale di 408 stalli) per mezzi leggeri nel parcheggio P8 ad uso esclusivo
- 10 stalli addizionali per mezzi pesanti ad uso esclusivo (in precedenza i mezzi pesanti parcheggiavano in un'area ad uso pubblico)
- 28 stalli addizionali (per un totale di 83 stalli) per mezzi leggeri ad uso pubblico a sud (in riferimento ai parcheggi su VIA F. LAMBORGHINI e al parcheggio SUD OVEST 2)
- 48 stalli addizionali per mezzi leggeri ad uso pubblico per dotazioni territoriali
- un'area parcheggio per le scocche (area BIW)
- una nuova gate house ed un locale a servizio degli autisti
- lo spostamento di via Lamborghini ad ovest dell'espansione terreni Campagni

Nella Relazione Paesaggistica, rispetto al progetto presentato, viene specificato che *“Tale descrizione è al momento puramente indicativa e non vincolante per i futuri sviluppi del comparto. Il posizionamento dei fabbricati, della viabilità e delle dotazioni pertinenziali potrà essere liberamente variato in conformità con il Regolamento Comunale vigente e le presenti Norme Tecniche di Attuazione. Si precisa, inoltre, che i requisiti architettonici dei fabbricati non sono oggetto delle presenti Norme di attuazione. Si rimandano tali scelte alle singole decisioni prese in sede di presentazione dei Permessi di Costruire alla Commissione Edilizia del Comune di Sant'Agata Bolognese”*.

L'area di espansione sarà da considerarsi interamente impermeabilizzata e diventerà il nuovo accesso di tutta la logistica a servizio dello Stabilimento Lamborghini S.p.A.

### MOBILITA' E TRAFFICO

Il complesso è attualmente delimitato da queste viabilità principali: a nord da via Modena (S.P. 255), a sud da via Montirone, a est da via Pettarella e da via Pedicello, ad ovest da via Lamborghini, via Turati e via Malmenago (S.P. 16).

La direttrice principale più vicina all'area oggetto di studio è costituita dalla SP 255 che in corrispondenza della SP 16 (via Malmenago) e di via 21 Aprile 1945 prevede la presenza di rotoie a quattro braccia, dalle quali, usando il braccio verso sud è possibile raggiungere via Montirone.

Quindi sia per i flussi provenienti da Nord-ovest (es. flussi provenienti da Modena) sia per quelli

provenienti da Sud-est (es. flussi provenienti da S. Giovanni in Persiceto/Bologna) la S.P. 255 rappresenta la direttrice principale verso il nuovo stabilimento. La stessa considerazione vale per i mezzi in uscita.

La stima dei mezzi leggeri e pesanti addizionali a regime si riferisce allo scenario di progetto relativo al lancio del IV modello della Lamborghini Automobili nella configurazione definitiva. L'impatto della nuova espansione inciderà soprattutto sulla parte ovest dello stabilimento: è stato previsto infatti un doppio turno per il funzionamento del Warehouse.

In base alle indicazioni ricevute dal Proponente l'intervento, si assume che:

- i mezzi leggeri aggiuntivi del turno 1 della logistica entrano alle 05:30, escono alle 13:30;
- i mezzi leggeri aggiuntivi del turno 2 della logistica entrano alle 13:30, escono alle 21:30;
- i mezzi leggeri aggiuntivi degli addetti indiretti entrano alle 08:00, escono alle 17:00;
- i mezzi pesanti aggiuntivi sono distribuiti in modo omogeneo sulla fascia oraria 08-18.

Si precisa inoltre quanto segue:

- i dati dei mezzi pesanti dell'area logistica costituiscono una quota parte molto rilevante dei flussi generati direttamente da Lamborghini seppur non completamente (siamo circa all'85-90%).
- i flussi generati dall'area logistica impattano in via quasi esclusiva sull'area ad ovest del comparto e quindi sugli ingressi allo stabilimento localizzati nell'ala ovest.
- Gli addetti hanno delle attività preparative prima dell'arrivo dei nuovi carichi e di distribuzione a seguito della ricezione del materiale immagazzinato. Per questo motivo vi è una discrepanza tra gli orari di lavoro degli addetti (5.30 – 21.30) e quelli di entrata/uscita dei mezzi pesanti (8.00 – 18.00).
- Inoltre, gli incrementi di traffico risultano più rilevanti sulla fascia oraria di cambio turno; tuttavia su tale fascia oraria i flussi nello scenario attuale non superano il 40% della capacità: pertanto tale incremento è ampiamente tollerabile anche nello scenario di progetto, mantenendo condizioni di flusso fluide, e non comporta modifiche rilevanti alle fasce di picco.

Gli incrementi di traffico sulle fasce orarie più critiche, picco mattutino e pomeridiano, sono molto limitati, mentre risultano più rilevanti quelli sulla fascia oraria di cambio turno. Tuttavia, su tale fascia oraria i flussi nello scenario attuale non superano il 40% della capacità: pertanto tale incremento è ampiamente tollerabile anche nello scenario di progetto mantenendo condizioni di flusso fluide.

Anche in termini di variazioni del TGM non si riscontrano particolari criticità, soprattutto perché sull'arteria principale della viabilità limitrofa (via Modena-SP255) la variazione giornaliera non supera il 3%.

I valori degli accessi alle aree di parcheggio non subiscono variazioni, ad eccezione dell'accesso A3. snodo via Lamborghini-via Turati che nello scenario attuale è quello utilizzato e al cui interno, nello scenario di progetto, è prevista una dotazione aggiuntiva di stalli in grado di far fronte ampiamente all'aumento della domanda di sosta.

In sintesi, dato il fatto che nello scenario di progetto i flussi addizionali sia a livello temporale che di localizzazione, non vanno a sommarsi alle condizioni maggiormente critiche dello scenario attuale, si può affermare che gli interventi previsti sono in grado di far fronte all'incremento di flussi previsti.

In risposta alla richiesta di integrazioni è stato specificato che il traffico dei mezzi pesanti riguarda il GATE 7 (esistente) ed il futuro GATE di progetto, senza coinvolgere via Montirone, dove peraltro vi è un divieto di circolazione dei mezzi pesanti da ambo i lati.

A seguito di richiesta di integrazioni è stata presentata la tavola dei flussi di traffico interni.

## RUMORE

L'area oggetto dell'intervento attualmente risulta, così come da Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC), nello stato di fatto in classe acustica III (assegnate alle aree agricole) e nello stato di progetto in classe acustica V (assegnate alle aree produttive).

A seguito di richiesta di integrazioni, la Valutazione Previsionale di Impatto Acustico e il relativo capitolo interno al Rapporto Ambientale sono stati aggiornati. In particolar modo, è stato adeguato lo studio acustico considerando anche il periodo notturno, nella fattispecie il contributo dei veicoli dei dipendenti del primo turno tra le 5:30 e le 6:00, oltre al rumore dovuto al traffico indotto e alla viabilità interna.

Sono state inserite le mappe acustiche rappresentanti l'emissione delle sorgenti specifiche e l'immissione assoluta nello stato di progetto.

Infine, rispetto alla precedente versione, che valutava i ricettori in classe V come da stato di progetto della PCCA, in via cautelativa, la relazione è stata aggiornata considerando i ricettori in classe III come da stato di fatto della PCCA.

Le valutazioni sono state effettuate nell'ipotesi di funzionamento contemporaneo delle sorgenti al 100% del carico. Tale ipotesi sovrastima l'emissione sonora LE (legata alla durata di accensione ed alla condizione di esercizio di ciascun macchinario), ma è coerente con la verifica del differenziale di immissione che deve essere eseguita rispetto alle condizioni d'esercizio più gravose della sorgente.

Sono stati valutati, in corrispondenza di tutti i ricettori individuati i livelli di emissione in facciata confrontandoli con i limiti di legge:

### Valore limite di emissione

L'emissione delle sorgenti specifiche risulta ampiamente inferiore ai limiti di legge, stabiliti dal PCCA del Comune di Sant'Agata Bolognese per tutti i ricettori censiti.

L'emissione risulta sempre al di sotto di 55 dBA.

### Valore limite di immissione differenziale (ambiente abitativo)

Il criterio risulta sempre rispettato.

Anche supponendo una eventuale variabilità del rumore residuo con livelli di pressione sonora non particolarmente elevati, il livello di rumore ambientale interno risulterà certamente inferiore al limite di applicabilità previsto dal DPCM 14/11/1997 in riferimento al periodo diurno. Invece, nell'eventualità di un innalzamento del rumore residuo, con l'implicazione del superamento del limite di applicabilità, stante i ridotti livelli sorgente, si può certamente affermare e dimostrare che il criterio differenziale risulta certamente verificato.

In conclusione, stante i ridotti livelli sorgente stimati in facciata dei ricettori censiti, il criterio differenziale di immissione si ritiene non applicabile o comunque rispettato in riferimento alla variabilità del livello di rumore residuo.

### Valore limite di immissione assoluto

L'immissione assoluta risulta inferiore ai limiti di legge, stabiliti dal PCCA del Comune di Sant'Agata Bolognese vigente, per tutti i ricettori censiti.

Dall'analisi dei risultati sopra esposti la Relazione acustica valuta che le sorgenti specifiche rispetteranno i limiti di rumorosità previsti dalla normativa vigente.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, il documento di Valsat elenca le misure da adottare per limitare gli impatti.

Per quanto concerne la componente clima acustico, sulla base delle ipotesi presentate nella Valutazione di Impatto Acustico e dei risultati scaturiti dalla simulazione acustica, le opere previste dal progetto definitivo risultano compatibili, dal punto di vista acustico, con quanto prescritto dal

PCCA del Comune di Sant'Agata Bolognese e conformi alla normativa vigente. Inoltre, non si prevede un aggravio dell'inquinamento acustico dovuto ad un peggioramento del traffico.

#### ARIA

La componente rilevante ai fini della valutazione è quella riguardante le emissioni derivanti dal traffico e quindi dal contributo aggiuntivo determinato dalle previsioni di ampliamento dello Stabilimento Lamborghini S.p.A. sull'area in oggetto.

Dato il fatto che nello scenario di progetto i flussi addizionali sia a livello temporale che di localizzazione non vanno a sommarsi alle condizioni maggiormente critiche dello scenario attuale, si può affermare che gli interventi previsti sono in grado di far fronte all'incremento di flussi previsti. Per quanto riguarda la fase di cantiere, il documento di Valsat elenca le misure da adottare per far sì che gli impatti del cantiere del progetto in esame sulla componente aria e atmosfera risultino nulli o poco significativi.

In base a queste valutazioni il documento di Valsat prevede un impatto piuttosto ridotto per il territorio interessato.

#### SUOLO E SOTTOSUOLO

In generale la realizzazione dell'opera, non prevedendo interventi rilevanti dal punto di vista della morfologia del sito, non comporterà sia in fase di cantiere che di esercizio, impatti negativi sulla componente suolo e sottosuolo.

Pur insistendo su un terreno agricolo e prevedendo l'impermeabilizzazione dell'intera area, il documento di Valsat evidenzia come l'intervento si collochi in un ambito già fortemente infrastrutturato ed urbanizzato, in quanto circondato da aree a destinazione produttiva. Inoltre, come meglio illustrato nel paragrafo relativo alle reti e all'idraulica, sono stati presi tutti gli accorgimenti utili a mitigare l'impatto della impermeabilizzazione derivante dal nuovo insediamento.

La Relazione geologica riporta che:

Sulla base dei dati emersi dall'elaborazione delle indagini geotecniche è emersa la presenza di un deposito alluvionale costituito principalmente da alternanze di litotipi argillosi e limosi con a luoghi la presenza di lenti sabbiose. La stratigrafia si configura, sulla media dell'area indagata, con la presenza di un primo livello di terreno a carattere prevalentemente limo argilloso dello spessore di circa 1.50 m molto asciutto e con una discreta tendenza alla sovraconsolidazione; a questo primo strato entro i primi 10 metri dal piano campagna sono presenti argille e limi di media consistenza con a luoghi episodi sabbiosi di spessore metrico caratterizzati da un medio – scarso grado di addensamento; oltre i 10 metri di profondità si rileva la presenza di argille e argille debolmente limose caratterizzate da media consistenza fino a circa 20 metri di profondità; oltre i 20 metri si individuano orizzonti di argille limose e argille con a luoghi la presenza di livelli metrici di sabbia dotati di medio scarso addensamento. La stratigrafia desunta dalle indagini eseguite in sito è compatibile con quella di un deposito di piana alluvionale descritto in letteratura e nella cartografia consultata.

La falda freatica è stata rilevata nel mese di agosto 2021 alla quota di  $D_w = -2.0/2.50$  dal piano campagna.

Al fine di fornire una stima dei parametri geotecnici si è deciso di produrre un modello geotecnico per ciascuna prova eseguita, in virtù della distanza tra una prova e in virtù della relativa eterogeneità che emersa tra alcune delle prove eseguite. I modelli geotecnici fanno emergere la presenza, principalmente, di materiali coesivi con una coesione non drenata generalmente da media a medio elevata. I modelli geotecnici fanno altresì percepire la presenza di alcuni orizzonti metrici di materiali sabbiosi e limoso sabbiosi dotati di un grado di addensamento medio scarso, la presenza di questi materiali andrà approfondita in sede di progetto definitivo.

La caratterizzazione sismica del sito è stata condotta sulla base di indagini geofisiche di tipo MASW e HVSR eseguita nel sito in studio, tali prove, hanno permesso di determinare che la velocità media delle onde di taglio nei primi 30 m di profondità  $V_{s30} = 198$  m/s. Sulla base delle NTC 2018, e tenendo conto dell'indagine sismica sopraccitata, si classifica il terreno di fondazione in oggetto come appartenente alla categoria C, corrispondente a:

*depositi di terreni a grana grossa mediamente addensati o terreni a grana fina mediamente consistenti con profondità del substrato superiori a 30 m, caratterizzati da un miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di velocità equivalente compresi tra 180 m/s e 360 m/s.*

La presenza, a luoghi, di episodi sabbiosi a medio scarso addensamento produce un rischio basso di liquefazione. In ragione dell'esistenza del rischio di liquefazione risulterà necessario, in sede di progetto definitivo, approfondire le indagini in modo da definire in modo accurato l'estensione delle lenti di sabbia e in modo da definire con precisione quali soluzioni adottare al fine di minimizzare il rischio.

In modo particolare si ritiene che sia necessario approfondire le indagini nelle aree dove sono state eseguite le prove penetrometriche CPTu 1 e CPTu 6 data l'esistenza di consistenti lenti sabbiose entro i 20 metri di profondità.

Si ricorda inoltre che, in fase esecutiva, dovranno essere realizzate ulteriori indagini specifiche per ogni singolo fabbricato, al fine di poter calcolare con maggior precisione la struttura di fondazione.

## ACQUE

Il progetto di ampliamento prevede che il sedime attualmente occupato dagli invasi di laminazione a cielo aperto in terreno naturale sia interessato dalla realizzazione di nuovi edifici produttivi. Detto volume sarà quindi necessariamente ricreato in linea rispetto alla rete principale di drenaggio ed interamente interrato, in corrispondenza dell'area nord del lotto Lamborghini, al di sotto del piano del parcheggio dipendenti.

Nella configurazione di progetto complessiva, tale volume interrato sarà funzionale alla laminazione idraulica delle portate non solo delle aree impermeabili esistenti (circa 8,18 ha) ma anche della superficie in ampliamento (3,16 ha) per un totale di 11,34 ha.

Nella configurazione di progetto, le acque meteoriche di copertura e di piazzale sia dell'urbanizzato esistente sia di progetto all'interno del lotto recapiteranno nella medesima sezione idraulica del sistema di drenaggio acque meteoriche esistente di Via Ferruccio Lamborghini, secondo un coefficiente udometrico globale pari a 5 l/s ha per l'intera superficie drenata di 11,34 ha ovvero 56,7 l/s, apportando un complessivo beneficio al recapito in quanto le portate scaricate ante operam per l'urbanizzazione esistente raggiungevano gli 82 l/s (ovvero 10 l/s ha per 8,18 ha drenati).

Relativamente al drenaggio delle acque meteoriche, i circa 11,34 ha complessivi di superficie territoriale relativi alla proprietà Lamborghini e i circa 0,80 ha della viabilità di cessione dell'area oggetto di trasformazione sono stati suddivisi in sottobacini idrologici afferenti ai singoli tronchi di fognatura bianca, il cui tracciato si sviluppa lungo la viabilità e seguendo la dislocazione delle caditoie ed i pluviali previsti per il drenaggio delle acque.

Il sottobacino di progetto "Automobili Lamborghini" costituito da coperture, viabilità e piazzali, per una superficie territoriale drenata totale che ammonta a 11,34 ha di superficie interamente impermeabile sarà dotato di un sistema di laminazione interamente interrato costituito da un volume in linea, ricavato mediante opportune opere strutturali al di sotto dell'area parcheggio (ingombro planimetrico 6'590 mq e profondità massima 1,25 m), per un volume totale utile di 7'865 mc corrispondenti a circa 700 mc/ha imp, a fronte di una portata uscente dal sistema pari a 56,7 l/s, ovvero 5 l/s ha.

Parallelamente, il sottobacino di progetto costituito dalla viabilità di cessione, per una superficie territoriale drenata totale che ammonta a 0,80 ha di superficie sarà dotato di un sistema di

laminazione interamente interrato costituito da un volume in linea, ricavato mediante sovradimensionamento della rete di drenaggio con collettori scatolari di dimensioni interne 160x100cm da ubicarsi al di sotto del sedime della stessa viabilità, per un volume totale utile di 537 mc e sviluppo di 336 metri corrispondenti a circa 672 mc/ha, a fronte di una portata uscente dal sistema pari a 4 l/s ovvero 5 l/s ha.

Il funzionamento della rete sarà tale da consentire lo svuotamento totale per gravità al termine di ogni evento di pioggia, senza ricorrere a sollevamenti elettromeccanici per quel che riguarda le aree oggetto di cessione.

Il ricorso ad un sollevamento elettromeccanico risulta necessario per l'invaso di laminazione lotto Lamborghini, unicamente per il drenaggio di un volume pari a 220 mc (rispetto ai 7865 totali ovvero il 2,7%) posizionato a quota inferiore rispetto al recapito. È previsto un sollevamento di portata pari a 10 l/s che in nessun modo si somma alla portata massima scaricabile di 56,7 l/s, funzionante solamente per il completo svuotamento dei livelli idrici inferiori alla quota di scarico per gravità.

Per l'area oggetto di intervento tali volumi saranno sufficienti a contenere eventi meteorici sino a 100 anni di tempo di ritorno.

I colmi di portata verranno convenientemente contenuti prevedendo la posa di due distinti dispositivi di regolazione delle portate uscenti di tipo a galleggiante che, parzializzando la luce di efflusso in funzione del battente idrico, consentono di "tarare" opportunamente le portate massime scaricabili al valore massimo fissato.

Sotto le condizioni sopra descritte le portate uscenti dal lotto Lamborghini raggiungono complessivamente i 56,7 l/s, mentre quelle uscenti dalla viabilità di cessione raggiungono i 4 l/s.

La soluzione progettuale individuata recepisce le indicazioni e prescrizioni emesse dall'Ente gestore del reticolo idrografico superficiale di recapito (Sorgeacqua s.r.l. e Consorzio della bonifica di Burana), nonché degli Enti preposti alla tutela sanitaria ed ambientale del territorio (AUSL, ARPAE).

## VERDE

L'area di progetto non fa parte della Rete Natura 2000.

L'area si presenta allo stato di fatto come un terreno agricolo privo di essenze arboree. La realizzazione delle azioni di progetto prevede la totale occupazione del sito e l'impermeabilizzazione dell'intera area ad eccezione di piccole porzioni di terreno da destinare a zone a verde permeabile.

Non sono contemplate azioni di mitigazione progettuale, quali schermature vegetali, in quanto l'attività di produzione aziendale richiede un elevato livello di sicurezza all'intrusione che viene ottenuto con l'utilizzo di recinzioni antiscavalamento. Tale livello di sicurezza verrebbe inficiato in caso di realizzazione di piantumazioni in corrispondenza del confine, creando una situazione di potenziale rischio intrusione.

Attualmente lo Stabilimento Lamborghini presenta circa 21.160,00 mq di superficie a verde complessivi (7% di S.F.). Tale quota, a seguito del progetto di ampliamento e la nuova previsione di fabbricati anche all'interno dell'attuale complesso si riduce a circa 15.770,00 mq di superficie a verde (5% di S.F.). Di questi, circa 777,00 mq nell'area di espansione.

Il documento di Valsat dichiara che le azioni di progetto non risultano incidere sulla compagine vegetale, in quanto non è previsto l'abbattimento di alberi o l'eliminazione di altri elementi vegetali di rilievo, poiché l'area risulta essere priva di essenze arboree. Inoltre, il progetto non inciderà sulla funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico e non causerà alterazioni quali suddivisione o frammentazione della struttura dei sistemi paesaggistico e ambientale.

## PAESAGGIO E ARCHEOLOGIA

L'area di intervento è soggetta alle norme di cui al "Codice dei Beni culturali e del paesaggio" approvato con D.lgs 42/2004 – Parte III - riguardante la tutela dei beni paesaggistici in quanto l'intervento ricade, in parte, in area sottoposta a vincolo paesaggistico (fascia di tutela paesaggistica di mt. 150 dal Canal Chiaro di Valbona).

L'area si colloca tra le zone poste a tutela degli elementi della centuriazione (canali, strade) a 5 m a Nord di via Montirone e a 225 m a Est di via Malmenago che costituiscono, rispettivamente, un decumano e un cardine in persistenza. I tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno non saranno soggetti a interventi che ne alterino le caratteristiche fondamentali.

Relativamente a via Montirone, in accordo con le indicazioni del PTCP sulle "Zone di tutela degli elementi della centuriazione", è prevista la realizzazione di una pavimentazione stradale in asfalto chiaro.

La proposta in oggetto riguarda il terzo ampliamento dello stabilimento Lamborghini. In sede di integrazioni è stato chiesto di precisare come sono state attuate le mitigazioni relative all'area interessata dalla tutela paesaggistica, da realizzare con fasce verdi e alberate ai confini dello stabilimento e l'allargamento delle fasce di rispetto stradale lungo la via Montirone.

Nella Risposta integrazioni di dicembre 2022 è stato specificato che:

- nella porzione evidenziata è stata realizzata una sede stradale costituita da 2 corsie da 3.25 m ciascuna + 2 banchine laterali da 1 m ciascuna (per una larghezza totale di 8.5 m), in quanto Via Montirone è categorizzata come strada locale di tipo F, in ambito extraurbano.
- In occasione della seconda Variante Urbanistica del 2020 è stata resa nota l'impossibilità di realizzare i previsti filari alberati tra strada ed area produttiva in quanto non verrebbero rispettate le distanze stradali necessarie. Inoltre, visto l'elevato livello di sicurezza all'intrusione richiesto dall'attività di produzione aziendale, ottenuto con l'utilizzo di recinzioni anti-scavalcamento, la realizzazione di piantumazioni in corrispondenza del confine creerebbe una situazione di potenziale rischio intrusione. Pertanto era stata prevista l'installazione di una rete di oscuramento che impedisce la visuale verso l'isola ecologica interna.

Preso atto della situazione sopradescritta, la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio, tramite Parere di Competenza prot.12983 del 18/06/2020, chiedeva:

*"...Al riguardo, per quanto di competenza di questa Soprintendenza, richiamata la condizione prescritta dalla Valsat del 2015, che accompagnava il progetto di Masterplan vigente, volta a precisare che "...in queste aree è prevista la realizzazione di una fascia di mitigazione alberata, atta a mascherare le opere di urbanizzazione e i futuri fabbricati che verranno realizzati creando una barriera verde a ridosso del confine.", alla luce di quanto evidenziato nell'attuale 'Rapporto ambientale Valsat', circa l'impossibilità di realizzare i previsti filari alberati in considerazione della necessità di dover procedere all'allargamento della strada, per motivi di sicurezza, si chiede di valutare e definire possibili soluzioni progettuali atte a mitigare con adeguato impianto vegetazionale le nuove costruzioni, al fine di costituire una naturale schermatura dalla strada di tutto l'insediamento produttivo."*

E' stata presentata una Relazione paesaggistica che evidenzia che per il Canal Chiaro di Valbona vige una fascia di rispetto di 150 m all'interno della quale devono essere presenti sistemi di mitigazione.

Le mitigazioni previste, come descritte nella Relazione paesaggistica, sono:

- collocazione di aree a parcheggio a raso e zone a verde permeabile, riducendo l'impatto sulla zona di tutela.

- tra la residenza preesistente e l'ampliamento del fabbricato Warehouse sarà installata la stessa recinzione anti-scavalcamento metallica, in continuità con quella già presente nel restante Comparto.
- non sono state previste schermature vegetali, in quanto, visto l'elevato livello di sicurezza all'intrusione richiesto dall'attività di produzione aziendale ottenuto con l'utilizzo di recinzioni anti-scavalcamento, la realizzazione di piantumazioni in corrispondenza del confine creerebbe una situazione di potenziale rischio intrusione.
- I materiali per i rivestimenti e le finestrate delle nuove costruzioni saranno gli stessi già presenti nel Comparto esistente, al fine di rispecchiare l'immagine proposta in tutti i fabbricati di nuova costruzione all'interno dello stabilimento.

In data 1/07/2022, il Servizio Ambiente del Comune di S.Agata Bolognese ha espresso parere favorevole in merito alla richiesta di Autorizzazione Paesaggistica, ai sensi dell'art.2 comm.1 lettera s) del D.LGS. 26/03/2008 n.63, per intervento di ampliamento in oggetto, in quanto *“Si ritiene che l'intervento proposto non alteri significativamente lo stato dei luoghi dal punto di vista paesistico e non peggiori l'assetto ambientale e le condizioni di visuale percettiva esistenti”*.

Per quanto riguarda la tutela degli elementi della centuriazione, è prevista una fascia di rispetto per un'ampiezza pari a 5 m per lato a partire dal margine della banchina stradale. In tale area si fa divieto di alterare le caratteristiche essenziali degli elementi caratterizzanti l'impianto storico della centuriazione.

Relativamente a via Montirone, in accordo con le indicazioni del PTCP sulle “Zone di tutela degli elementi della centuriazione”, alcune scelte progettuali già adottate sono state:

- Pavimentazione stradale asfalto chiaro.
- Allargamento della carreggiata attuale di 3 metri, del tratto di Via Montirone che va da via Pedicello fino all'incrocio con la nuova strada ad uso pubblico sul confine ovest del comparto e realizzazione di un nuovo punto di accesso del personale dipendente su via Montirone.

L'area si colloca, inoltre, nelle vicinanze delle aree di accertata e rilevante consistenza archeologica SA.57 (a 50 m di distanza), relativa al rinvenimento a partire da -0,40 m dal piano di campagna originario di due tombe, di resti di abitazioni e di un pozzo della prima età del ferro (VII sec. a.C.), e SA.58 (a 340 m di distanza), relativa al rinvenimento a circa -1,20 m dal piano di campagna originario di canalizzazioni, resti ascrivibili ad una sepoltura e tracce di una capanna di età romana.

Per quanto concerne la tutela degli elementi di centuriazione e la tutela archeologica, la Soprintendenza si è espressa con parere pervenuto l'8 luglio 2022, secondo il quale si ritiene le azioni progettuali siano da sottoporre alla procedura di verifica archeologica preventiva prevista dall'art. 22 NTA del PSC vigente e che nell'area di ampliamento del sedime del nuovo edificio andranno effettuate n. 20 trincee archeologiche preventive. Le trincee dovranno essere eseguite per abbassamenti progressivi di livello con mezzo a benna liscia raggiungere le profondità di progetto.

Al termine delle indagini archeologiche dovrà essere prodotta da parte della ditta incaricata una relazione, ritenuta parte integrante delle indagini e a completamento delle medesime, che conterrà tutti i dati raccolti nel corso dei lavori. A seguito dei risultati delle indagini preventive, la Soprintendenza rilascerà il parere definitivo o valuterà eventuali ulteriori prescrizioni.

#### ELETTROMAGNETISMO

Non sono presenti antenne per la telefonia mobile nel raggio di 200 m dal limite del comparto.

Non si rileva la presenza di antenne per l'emittenza radio-televisiva nel raggio di 300 m dal limite

del comparto.

Stando a quanto sopra riportato: non si prevede che vi siano interferenze con i lavori durante le fasi di cantiere; non si rende necessario porre attenzione all'esposizione dei lavoratori in fase di esercizio per eventuali problemi di elettromagnetismo.

#### INQUINAMENTO LUMINOSO

Sebbene l'area di intervento si trovi in una zona limitrofa a territorio urbanizzato prevalentemente produttivo, il Piano Territoriale Metropolitan prevede per essa specifica tutela dall'inquinamento luminoso, in quanto collocata a circa 6 km dall'Osservatorio Astronomico non professionale sito nel Comune limitrofo di San Giovanni in Persiceto.

Per il contenimento dell'inquinamento luminoso e ottico:

- le luminanze medie mantenute di progetto ovvero gli illuminamenti medi mantenuti di progetto non dovranno superare del 20% i livelli minimi previsti dalle norme tecniche di riferimento in funzione dell'ambito considerato.
- gli apparecchi dovranno essere installati preferibilmente in posizione orizzontale, ovvero non inclinati. Qualora si rendesse necessario inclinare l'apparecchio, il progettista dovrà motivare tale scelta dimostrando che non esistono soluzioni alternative valide.
- adottare sistemi automatici di controllo e riduzione del flusso luminoso, fino al cinquanta per cento del totale, dopo le ore ventiquattro.

#### CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale:

**AZIENDA U.S.L. BOLOGNA** in data 5/01/2023 (PG n. 8804/2023 della CM BO) prende atto dei contenuti del documento di Valsat, considera che nella relazione descrittiva si demanda il livello esecutivo dei progetti ai fini della verifica dei parametri edilizi, igienico-sanitari, di prevenzione incendi, strutturali ecc. alla successiva presentazione dei rispettivi titoli abilitativi e che il progetto non ricade nella 193/2014. Relativamente alla parte urbanistica ritiene l'intervento accettabile, fatto salvo il parere di altri enti (Arpae, Comune etcc..).

**ARPAE - DISTRETTO METROPOLITANO** in data 20/12/2022 (PG n. 77308 della CM BO) rileva che la variazione di destinazione d'uso da agricola ad industriale per l'area in oggetto determinerà l'attivazione della classificazione acustica comunale di "progetto" e pertanto si passerà, per l'area in esame, dai valori limite di 60 dB giorno e 50 dB notte, previsti dalla classe III, ai valori limite pari a 70 dB giorno e 60 dB notte per la classe V. Conseguentemente l'area agricola residua ed i ricettori in essa presenti che allo stato attuale risultano in classe III (ancorché la classificazione acustica preveda anche per quest'area residua una classe acustica di progetto V) verrà a contatto con un'area di classe V. Il contatto tra un'area in classe III (60 dB giorno e 50 dB notte) ed una in classe V (70 dB giorno e 60 dB notte) comporta un conflitto per la presenza del "salto di classe acustica".

Evidenzia inoltre varie carenze nello studio acustico e nell'analisi di altre matrici. Chiede quindi le seguenti integrazioni:

1. Relazione redatta da tecnico in acustica ambientale che specifichi:
  - a. la fattibilità degli interventi tesi a mitigare i livelli sonori qualora dalle verifiche fonometriche post-operam si dovessero verificare criticità reali sui ricettori in classe III confinanti con l'area produttiva in classe V;
  - b. se l'incremento derivato dal traffico indotto sulla viabilità pubblica prenda a riferimento anche gli effetti sui ricettori ai ricettori posti a sud-sud-ovest avendo presente la traslazione dell'attuale via Lamborghini con il nuovo tracciato;
  - c. come sia stato ricavato il numero degli addetti indiretti (o indotti) e cosa si intenda per quest'ultimi;
  - d. se sussistano contributi significativi presso i ricettori posti su via Suor Teresa

Veronesi da parte dei flussi veicolare interni ipotizzati a seguito della realizzazione degli interventi in oggetto;

- e. in rapporto agli incrementi di traffico sia su via Modena che su via Montirone in entrambe le direzioni, indicazione dei livelli sonori attesi in facciata ai ricettori prossimi agli ingressi presenti su ambedue le strade suindicate;
  - f. indicazione dei livelli di immissione assoluti notturni affinché sia possibile la verifica dei limiti presso i ricettori per detto periodo;
  - g. indicazione del rispetto dei limiti di immissione assoluti e differenziali per tutti i 23 ricettori individuati nello schema riportato a pagina 18 della relazione previsionale;
  - h. se sussistano ipotetiche condizioni di variabilità dei fattori ambientali a contorno quindi non riconducibili all'azienda in oggetto in grado di influire in maniera diversificata sul rumore residuo presso i ricettori di cui al punto precedente;
  - i. la revisione dei calcoli relativi ai valori di immissione per i ricettori in esame tenuto conto del peso derivato dal rumore residuo sul livello di emissione ad essi ascrivibile;
  - j. nel calcolo del limite soglia di applicabilità del criterio differenziale o del rispetto del limite differenziale si tenga conto della sola riduzione pari a 3 dB diversamente qualora si intenda applicare una diversa riduzione la stessa sia accompagnata dal calcolo specificatamente previsto dalle normative tecniche (norme tecniche UNI 11143-1, par. 5.2.3. e Uni En Iso 12354-3);
  - k. precisazione se i livelli sonori adottati nel calcolo previsionale relativamente al contributo sonoro del nuovo magazzino attengono anche alle attività di carico e scarico delle materie prime;
  - l. precisazione se i livelli sonori attesi degli impianti previsti per gli edifici in progetto diversi dal nuovo magazzino.
2. Relazione tecnica che evidenzi, per quanto concerne la cantierizzazione, le opere per il contenimento degli impatti potenziali in relazione alle emissioni diffuse e puntuali di polveri, rumore e sul reticolo idrografico.
  3. Predisposizione di per la nuova linea elettrica di media tensione e relativo spostamento della linea pubblica esistente di una tavola con evidenziate le DPA.
  4. Si chiede di confermare che negli assetti produttivi futuri, presso l'area oggetto dell'intervento, non saranno previsti punti di emissione convogliati ai sensi dell'art. 268 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. In caso contrario dovrà essere integrata la valutazione degli impatti sulla matrice aria.

In data 23/02/2023 (PG n. 10874/2023 della CM BO) evidenzia che con la documentazione integrativa è stato dichiarato che *"in corrispondenza dei ricettori impattati, sono state ipotizzate delle possibili opere di mitigazione per rispondere ad eventuali criticità. Maggiori dettagli verranno sviluppati in fase esecutiva"*. Nella relazione previsionale integrata viene evidenziata, per il ricettore al quale è associato un possibile scenario critico, la fattibilità di alcuni interventi di mitigazione consistenti nella realizzazione di barriere antirumore.

Sottolinea per quanto concerne i ricettori denominati "R11" e "R9" come la simulazione previsionale evidenzi un livello differenziale diurno rispettivamente pari a 4,8 dB e 4,4 dB ovvero prossimo al limite che per quanto concerne il periodo diurno è pari a 5 dB.

Per quanto concerne l'allontanamento e la gestione sia delle acque reflue urbane che delle acque meteoriche, per le quali sono previste reti dedicate, rimanda rispettivamente al Gestore-Hera e al Consorzio di Bonifica Burana ognuno per gli aspetti di propria competenza.

Esprime parere favorevole a condizione che:

1. sia predisposta, da TCA, idonea verifica acustica presso i ricettori di classe III confinanti con l'area di classe V, affinché sia definito se la criticità derivata dal salto di classe sia da ritenersi solo potenziale o al contrario debba considerarsi reale;

2. sia effettuata, da TCA, idonea verifica di collaudo acustico presso gli stessi recettori per i quali è stato valutato previsionalmente l'impatto (compreso R9); nello specifico presso i predetti ricettori dovranno essere verificati sia i limiti di immissione assoluti che differenziali; si richiama la necessità che le verifiche strumentali tese all'accertamento del limite differenziale, da effettuarsi in sede di completo esercizio degli interventi edilizi in progetto e delle relative parti accessorie, siano effettuate in modo tale da valutare anche le sorgenti sonore mobili, limitatamente alla rumorosità prodotta all'interno dell'area di pertinenza dell'impianto; la durata dei rilievi finalizzati alla verifica del valore differenziale di immissione dovrà essere rapportata alle caratteristiche di variabilità del rumore da indagare in modo tale che la misura sia rappresentativa nel suo massimo disturbo. Nella determinazione del valore differenziale di immissione sonora il tempo di campionamento utilizzato dovrà essere adeguatamente motivato in relazione al funzionamento simultaneo delle sorgenti fisse e mobili.
3. qualora a seguito dei rilievi di cui ai punti precedenti si dovessero evidenziare criticità per le quali si rendessero necessari degli interventi di mitigazione acustica utili al rispetto dei limiti acustici, dovrà essere prodotta, in sede di comunicazione di fine lavori, idonea documentazione attestante i livelli prima e dopo il loro inserimento;
4. siano predisposte idonee procedure affinché i veicoli transitanti all'interno delle aree private carrabili circolino a velocità non superiori a 30 Km/h;
5. che la movimentazione dei materiali all'interno dell'area dello stabilimento in oggetto sia svolta esclusivamente nel periodo diurno secondo i flussi e le direzioni richiamati nell'elaborato "PL.SP91.PDC-ADG.PG.02\_02 Flussi";
6. i materiali siano movimentati tramite carrelli elevatori elettrici a bassa rumorosità;
7. in fase di cantierizzazione delle opere, al fine di limitare gli impatti ed i disagi nell'intorno:
  - a. dovranno essere adottati presidi atti a gestire potenziali dispersioni di inquinanti nell'aria, nella rete fognaria esistente, nel suolo e sottosuolo e comunque nell'intorno del cantiere (copertura dei mezzi in ingresso ed uscita dal cantiere, chiusura degli accessi alla pubblica fognatura, ecc);
  - b. dovrà essere programmata e svolta la pulizia della viabilità pubblica di accesso al cantiere con frequenza ed estensione adeguata alle necessità ed al periodo;
  - c. le attività dovranno svolgersi evitando la formazione di ristagni persistenti di acque;
  - d. siano adottati tutti gli accorgimenti tecnici e gestionali così come definiti nella documentazione integrativa redatta in data 30/12/2022 al fine di minimizzare l'impatto acustico;
  - e. in sede di comunicazione di inizio lavori sia depositata idonea documentazione previsionale di impatto acustico finalizzata a definire l'impatto acustico del cantiere nei confronti dei ricettori interessati corredata inoltre delle diverse tipologie di mitigazioni impiegate per il contenimento degli effetti sonori derivati dalle lavorazioni edili (norma UNI 11728-2018);
  - f. sia predisposto un monitoraggio acustico finalizzato, durante la fase di operatività del cantiere, a confermare i livelli stimati affinché siano rispettati i limiti di legge o nel caso i limiti autorizzati in deroga;
8. Le terre e rocce da scavo generate nel sito di produzione dovranno essere gestite in conformità a quanto previsto dal DPR 120/2017;
9. si ribadisce che all'interno delle estensioni delle Distanze di Prima Approssimazione (DPA), che dovranno essere dichiarate dai gestori degli elettrodotti in progetto, non dovranno essere realizzate aree, luoghi e/o spazi destinati ad una permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere;
10. Dovranno essere fornite le dichiarazioni redatte e firmate a cura della proprietà delle aree private impattate dalle estensioni delle DPA associate agli elettrodotti in progetto, in cui le

stesse dichiarano di impegnarsi che nelle porzioni, spazi e luoghi eventualmente interessati dalle Distanze di Prima Approssimazione non sarà consentita la permanenza di persone per tempi superiori alle 4 ore al giorno, ottemperando all'art. 4 "Obiettivi di qualità" del DPCM 08/07/2003.

**SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO** in data 8/07/2022 ha prescritto di sottoporre l'opera alla procedura di verifica archeologica preventiva prevista dall'art. 22 NTA del PSC vigente, tramite n. 20 trincee archeologiche preventive.

In data 3/01/2023 (PG n. 8804/2023 della CM BO):

- Relativamente agli aspetti di carattere paesaggistico e ambientale:
  - rileva che l'area oggetto della proposta interferisce con Beni Paesaggistici di cui alla Parte III del D.Lgs. 42/2004, in particolare con la fascia di rispetto fluviale del Canal Chiaro di Valbona tutelata ai sensi dell'art. 142 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio,
  - condivide le valutazioni espresse nel parere della Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio emesso in data 16/06/2022,
  - valuta che l'intervento impatta in un'area a Sud-Ovest dell'abitato di Sant'Agata posta in continuità con un'area già fortemente industrializzata dalla medesima azienda e che il cambio di destinazione d'uso dell'area da agricolo a produttiva non comporta una modifica rilevante delle prospettive visuali pur comportando un impatto rispetto all'attuale conformazione
  - non ravvisa criticità di rilievo relativamente alla sostenibilità dell'intervento in termini generali di impatto paesaggistico e ambientale, pertanto, per quanto di competenza, esprime parere favorevole ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. in quanto il progetto, conformemente alla copia pervenuta a questo Ufficio, risulta compatibile con i valori paesaggistici del sito
- Per quanto riguarda gli aspetti di tutela archeologica, conferma le prescrizioni già espresse con nota del 08/07/2022, compiutamente richiamate dalla richiedente nel Documento "RAPPORTO AMBIENTALE FINALIZZATO A VALSAT"

In data 28/01/2023 (PG n. 8804/2023 della CM BO), a seguito delle integrazioni volontarie del 04/01/2023, ribadisce i pareri espressi con le note del 03/01/2023 e del 08/07/2022.

**SORGEAQUA S.R.L.** in data 29/11/2022 (PG n. 8804/2023 della CM BO) rilascia il NULLA OSTA alla costruzione delle reti idrica e fognaria nera e bianca, nel rispetto delle indicazioni riportate negli elaborati progettuali/grafici consegnati, delle prescrizioni dettagliate nel parere stesso e delle Prescrizioni Tecniche già trasmesse, a cui si dovrà fare riferimento nella costruzione delle reti.

**AS RETIGAS SRL** in data 17/01/2023 (PG n. 8804/2023 della CM BO) rilascia il Nulla Osta tecnico sul progetto di spostamento della condotta gas.

**ATERSIR** in data 15/11/2022 (PG n. 8804/2023 della CM BO) esprime parere favorevole

**E-DISTRIBUZIONE S.P.A.** in data 5/01/2023 (PG n. 8804/2023 della CM BO) comunica che dalle verifiche nell'area oggetto dell'intervento sono presenti 2 nostre linee interrato in tensione a 15000 V ed evidenzia che nel caso tali linee interferiscano con l'opera dovrà essere inviata richiesta formale di spostamento delle stesse.

**CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA** il 24/02/2023 (PG n. 10874/2023 della CM BO) in merito alla scelta progettuale che riguarda lo smaltimento delle acque meteoriche del Comparto in oggetto, esprime per quanto di competenza, parere tecnico favorevole, condizionato alle seguenti prescrizioni:

- in uscita dal sistema di laminazione non potrà esistere alcun manufatto di "troppo pieno" che vada ad aggravare il territorio esterno a detto Comparto, prima che le acque raccolte vengano opportunamente laminate;
- a opere concluse, dovrà essere rilasciata allo scrivente Consorzio da parte della Direzione dei Lavori, un'apposita dichiarazione di conformità di quanto realizzato, rispetto al progetto

presentato ed alle presenti prescrizioni.

**COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO** (parere del 10/02/2023, PG n. 7618/2023 della CM BO) esprime parere favorevole condizionato alla partecipazione alla realizzazione della pista ciclabile tra i Comuni di San Giovanni in Persiceto e di Sant'Agata Bolognese – SP255, per il tratto compreso tra la rotonda San Cristoforo in Comune di Sant'Agata Bolognese e la rotonda tra via Modena/via Biagi/via Bizzarri in Comune di San Giovanni in Persiceto, dove insiste il progetto in fase di approvazione e cofinanziato al 50% dalla Città Metropolitana e per il restante 50% dai Comuni. Auspica che la quota del Contributo Straordinario, di competenza comunale, finanzia la quota spettante ai Comuni per la realizzazione di questa fondamentale arteria di mobilità sostenibile.

Non hanno espresso parere:

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile

AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DEL FIUME PO

VI REPARTO INFRASTRUTTURE UFFICIO DEMANIO E SERVITÙ MILITARI

COMANDO MILITARE ESERCITO EMILIA ROMAGNA - UFFICIO PERSONALE LOGISTICA E SERVITÙ MILITARI

COMUNE DI CREVALCORE

COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA

COMUNE DI SALA BOLOGNESE

COMUNE DI CALDERARA DI RENO

COMUNE DI NONANTOLA

COMUNE CASTELFRANCO EMILIA

POLIZIA LOCALE - SANT'AGATA BOLOGNESE

### **PRESO ATTO CHE**

in attuazione della DGR 1795/2016, Arpae predispose la relazione istruttoria in merito alla valutazione ambientale, evidenziando gli elementi di natura tecnica sulla cui base costruire la motivazione del provvedimento in capo alla Città Metropolitana di Bologna, cui competono le ulteriori verifiche di natura procedimentale, incluso l'esame degli aspetti soggettivi legati alla procedibilità della domanda, volta ad ottenere l'emissione del provvedimento finale;  
in esito alla istruttoria anzi descritta

### **SI PROPONE**

alla Città metropolitana di Bologna, in qualità di autorità competente, di esprimere il PARERE AMBIENTALE, ai sensi dell'art. 19 della LR 24/17 in merito al Procedimento unico, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017, per l'ampliamento dell'insediamento produttivo della Automobili Lamborghini s.p.a. (variante 2022), con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

Il procedimento in oggetto fa seguito a due precedenti ampliamenti, del 2015 e del 2020, dello Stabilimento Lamborghini S.p.A.

La proposta riguarda un'area posta ad ovest dell'attuale comparto produttivo, con superficie di circa 31.442 mq, classificata dal PSC come Territorio rurale – Ambito agricolo di rilievo paesaggistico. Con la variante urbanistica viene cambiata la classificazione di tale area da zona E – agricola a zona D – industriale.

L'annessione di quest'area al perimetro del comparto produttivo renderà possibile l'ampliamento dell'attuale fabbricato Warehouse, che ospita il Centro Logistico di Automobili Lamborghini.

Verranno inoltre riorganizzati gli spazi interni e costruiti un nuovo Gate, una nuova guardiania, una nuova area sosta mezzi pesanti, un Locale Servizi per autotrasportatori e nuovi parcheggi. Verrà inoltre spostata l'area Body In White (BIW) in una porzione del nuovo lotto, in corrispondenza dell'ampliamento del fabbricato WareHouse, per facilitare gli scambi logistici.

L'area di espansione sarà interamente impermeabilizzata e diventerà il nuovo accesso di tutta la logistica a servizio dello Stabilimento Lamborghini S.p.A.

Si valuta positivamente la volontà di mantenere gli impianti produttivi di Lamborghini S.p.A. nel territorio del comune di Sant'Agata Bolognese e si comprende la necessità di realizzare l'ampliamento in continuità con gli impianti esistenti.

Si rileva tuttavia che la valutazione della coerenza interna ed esterna del piano e dei piani interferenti, come espressa nel documento di Valsat, evidenzia la presenza di incoerenze tra il progetto presentato e i vincoli e le tutele esistenti, in particolare per quanto riguarda le interferenze con: fascia di rispetto del Canal Chiaro di Valbona, tutelato ai sensi del D.Lgs 42/2004; zone di tutela della centuriazione; viabilità storica. Per il Canal Chiaro di Valbona vige una fascia di rispetto di 150 m all'interno della quale devono essere presenti sistemi di mitigazione.

Queste interferenze erano già state valutate in occasione dei precedenti ampliamenti e avevano dato origine a varie prescrizioni tese a mitigare l'impatto degli interventi sugli elementi oggetto di tutela. Tuttavia le mitigazioni più rilevanti (zone a verde permeabile, fascia alberata) non sono state realizzate.

In relazione all'ampliamento in oggetto è stata presentata una Relazione paesaggistica che, per quanto riguarda le mitigazioni previste nella fascia di tutela del Canal Chiaro di Valbona, specifica che:

- è prevista la collocazione di aree a parcheggio a raso e zone a verde permeabile;
- sarà installata una recinzione anti-scavalcamento metallica, in continuità con quella già presente nel restante Comparto;
- non sono state previste schermature vegetali, in quanto la realizzazione di piantumazioni in corrispondenza del confine creerebbe una situazione di potenziale rischio intrusione.

Per quanto riguarda la via Montirone, classificata come viabilità storica e come elemento della centuriazione e già sottoposta ad un allargamento ed adeguamento per sostenere i flussi di auto afferenti al comparto produttivo, si prevede la realizzazione di una pavimentazione stradale in asfalto chiaro, che era peraltro già stata prevista in occasione dei precedenti ampliamenti.

Dal punto di vista del rumore, come rilevato da ARPAE APAM, la variazione di destinazione d'uso da agricola ad industriale per l'area in oggetto determinerà il contatto tra un'area in classe III (60 dB giorno e 50 dB notte) ed una in classe V (70 dB giorno e 60 dB notte) e quindi un conflitto per la presenza del "salto di classe acustica".

Per quanto riguarda l'impatto acustico, per il recettore denominato "R11" la simulazione previsionale evidenzia un livello differenziale diurno pari a 4,8 dB ovvero prossimo al limite che per quanto concerne il periodo diurno è pari a 5 dB.

La quantificazione del verde permeabile dell'intero comparto contenuta nella Tavola "Schema del verde" è errata, in quanto quantifica il verde permeabile nello stato di progetto in 21.160 mq. Come riportato nel documento di Valsat invece, nello stato di progetto è prevista una riduzione del verde dai 21.160 mq attuali a circa 15.770,00 mq (5% di S.F.).

Le Norme del comparto non garantiscono una percentuale minima di verde permeabile. Il progetto prevede la quasi totale impermeabilizzazione di un'area attualmente totalmente permeabile e classificata come ambito agricolo di rilievo paesaggistico.

Si chiede di quantificare e prescrivere una superficie minima significativa di verde permeabile per l'area oggetto di ampliamento.

Si evidenzia che nella parte sud dell'area in ampliamento, il progetto prevede due parcheggi pubblici uno a est e uno a ovest del recettore "R11". Questi parcheggi ricadono nell'area interessata dalla fascia di tutela del Canal Chiaro di Valbona.

In relazione a quanto sopra riportato in merito agli aspetti di tutela paesaggistica, rumore e permeabilità, si ritiene che una riduzione dei parcheggi pubblici previsti intorno al recettore "R11" e la loro sostituzione con aree a verde permeabile, consentirebbe di realizzare una mitigazione dell'impatto dell'ampliamento sull'area sottoposta a tutela paesaggistica e al tempo stesso di migliorare la situazione acustica del recettore denominato "R11".

Per quanto riguarda la pericolosità idraulica, l'area è interessata dallo Scenario P2 derivato dal Reticolo Secondario di Pianura e dal Reticolo Naturale Principale.

E' stata fornita una Asseverazione idraulica che fa però riferimento solo al rispetto dell'invarianza idraulica, senza fornire informazioni sulle misure previste per non incrementare il rischio idraulico nell'area.

Si chiede di integrare tali aspetti nella dichiarazione di sintesi.

Si rileva che nella Relazione Paesaggistica, rispetto al progetto presentato, viene specificato che *"Tale descrizione è al momento puramente indicativa e non vincolante per i futuri sviluppi del comparto. Il posizionamento dei fabbricati, della viabilità e delle dotazioni pertinenziali potrà essere liberamente variato in conformità con il Regolamento Comunale vigente e le presenti Norme Tecniche di Attuazione. Si precisa, inoltre, che i requisiti architettonici dei fabbricati non sono oggetto delle presenti Norme di attuazione. Si rimandano tali scelte alle singole decisioni prese in sede di presentazione dei Permessi di Costruire alla Commissione Edilizia del Comune di Sant'Agata Bolognese"*.

Si evidenzia che poichè tutte le valutazioni ambientali sono riferite alla configurazione di progetto che è stata presentata, eventuali modifiche relative al posizionamento dei fabbricati e della viabilità dovranno essere sottoposte a nuova Valsat.

In relazione al monitoraggio il documento di Valsat contiene solo indicazioni generiche.

Si chiede di integrare, definendo un piano di monitoraggio che contenga la descrizione degli indicatori, i tempi e la periodicità delle rilevazioni, tenendo conto anche delle prescrizioni contenute nel parere di ARPAE APAM e delle prescrizioni di AUA.

I risultati dei monitoraggi dovranno essere condivisi con il Comune e con ARPAE.

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

L'INCARICO DI FUNZIONE  
UNITÀ AUTORIZZAZIONI COMPLESSE E VALUTAZIONI AMBIENTALI  
PAOLA CAVAZZI<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Ai sensi del Codice dell'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 confermato alla Dott.ssa Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.

<sup>2</sup> D.D.G. n. 29/2022 "Direzione Generale. Revisione incarichi di funzione in Arpa Emilia-Romagna (triennio 2019-2022) istituiti con D.D.G. n. 96/2019 e revisionati da ultimo con D.D.G. n. 59/2021.

*(lettera firmata digitalmente)*<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Documento prodotto e conservato in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'Amministrazione Digitale" nella data risultante dai dati della sottoscrizione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'articolo 3 del D.Lgs n. 39/93 e l'articolo 3 bis, comma 4 bis del Codice dell'Amministrazione Digitale.