

**Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 27625/2023**

**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 dell'Accordo di Programma in variante agli strumenti urbanistici vigenti (PTM, PSC, RUE, POC) ai sensi dell'art. 60 L.R. n. 24/2017 per realizzazione di nuovo parco logistico in localita' Crespellano in via Cassoletta**

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

**Autorità procedente: Comune di Valsamoggia**

**PREMESSO CHE:**

- in data 20/09/2021 (PG/2021/144346) il Comune di Valsamoggia ha inviato la comunicazione di chiusura della conferenza di servizi preliminare con esito favorevole condizionato e ha comunicato la pubblicazione della stessa sul sito Web del Comune di Valsamoggia e sul BURERT in data 29/09/2021. Sono stati coinvolti:
  - AZIENDA USL BOLOGNA SUD
  - E-DISTRIBUZIONE SPA
  - HERA SPA
  - IN RETE DISTRIBUZIONE SPA
  - TELECOM ITALIA SPA
  - SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
  - ANAS SPA
  - MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI
  - AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA
  - ENAC SPA
  - ENAV SPA
  - CONSORZIO DELLA BONIFICA RENANA
  - ATERSIR
  - AGENZIA REGIONALE DELL'EMILIA ROMAGNA PER I SERVIZI IDRICI E RIFIUTI AREA SERVIZIO IDRICO INTEGRATO
  - COMANDO 6° REPARTO INFRASTRUTTURE DIREZIONE DEMANIO E SERVITU' MILITARI
  - AERONAUTICA MILITARE COMANDO 1^ REGIONE AEREA REPARTO TERRITORIO E PATRIMONIO
  - AERONAUTICA MILITARE COMANDO RETE P.O.L. DI PARMA
  - TPER
  - SMR SRL
- in data 3/01/2023 (PG/2023/1194) la Regione Emilia Romagna Settore Governo e Qualità del territorio ha trasmesso la DGR n. 2372 del 27/12/22 di Assenso preliminare della Regione Emilia-Romagna alla proposta di Accordo di programma, in variante urbanistica e

- territoriale, approvazione del PUA e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, in oggetto, ai sensi del comma 3 dell'art. 60 della LR 24/2017, per quanto di propria competenza in merito alla variante specifica ai Piani Territoriali Metropolitan PTM e PUMS;
- in data 10/01/2023 (PG/2023/3822 il Comune di Valsamoggia ha inviato il verbale n. 4 della conferenza di servizi preliminare conclusiva del 20/12/2022, conclusasi con esito favorevole condizionato e ha comunicato che si procede pertanto alla pubblicazione definitiva dell'istanza e alla comunicazione alle Ditte espropriate dal procedimento per la realizzazione delle opere pubbliche (strada e pista ciclabile);
  - in data 16/03/2023 (PG/2023/47419) la CM BO ha chiesto al Comune di Valsamoggia la trasmissione da parte del Comune di tutta la documentazione finale opportunamente integrata in recepimento dei pareri espressi dagli Enti coinvolti nel procedimento nell'ambito della conferenza preliminare e successivamente aggiornati;
  - in data 14/04/2023 (PG/2023/66340) il Comune di Valsamoggia ha comunicato che, finito il periodo di pubblicazione, sono arrivate n. 9 (nove) osservazioni nei termini. Insieme alle osservazioni ha inviato anche la documentazione predisposta dallo studio di progettazione con le modifiche apportate in adempimento a tutte le prescrizioni dei pareri degli Enti (PG2023/66341-66344-66345-66349-66352-66355-66359-66363-66382);
  - in data 21/04/2023 (PG/2023/70830) la CM BO ha chiesto al Comune di Valsamoggia la trasmissione delle controdeduzioni alle osservazioni presentate e dei pareri definitivi degli enti ambientali a seguito del recepimento delle prescrizioni impartite in fase preliminare;
  - in data 05/05/2023 (PG 26729/2023 della CM BO) il Comune di Valsamoggia ha trasmesso la proposta di controdeduzioni alle osservazioni pervenute e ha inviato i pareri pervenuti dai seguenti enti: Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna, Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara;
  - in data 29/05/2023 (PG 32240/2023 della CM BO) il Comune di Valsamoggia ha trasmesso i pareri pervenuti dai seguenti enti: Autostrade per l'Italia, ARPAE-Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna-Area Prevenzione Ambientale Metropolitana. Distretto Urbano Montagna-sede di Casalecchio di Reno, Consorzio della Bonifica Renana;
  - in data 01/06/2023 (PG 33267/2023) il Comune di Valsamoggia ha trasmesso gli elaborati controdedotti, inviati dai progettisti (Oikos) al Comune di Valsamoggia in data 30/05/2023 acquisiti dal Comune di Valsamoggia con n. prot. 32259 del 31/05/2023 con il relativo link dal quale scaricare tali documenti;
  - con comunicazione del 7/06/2023, in atti al PG/2023/99800, 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 7/07/2023;

#### **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/PTCP/A  
CCORDI%20TERRITORIALI/Ass.%20Val%20Samoggia/06\\_AdP\\_Beghelli/06\\_Fase%20conclusiva  
&fileid=822676715](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files/?dir=/Users/PIANIF-TERR/PTCP/A%20CCORDI%20TERRITORIALI/Ass.%20Val%20Samoggia/06_AdP_Beghelli/06_Fase%20conclusiva&fileid=822676715)

Con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1289 del 27/7/2022 è stato approvato, tra la Regione Emilia-Romagna e la Città Metropolitana di Bologna, l'Accordo Territoriale (AT) "per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna", ai sensi dell'art. 58 della Legge Regionale, finalizzato al contenimento di nuovi insediamenti con funzione logistica:

- escludendo l'avvio di nuove iniziative e procedimenti per questa funzione, ferma restando la possibilità di nuovi insediamenti all'Interporto (in quanto unica piattaforma intermodale ferro/gomma di rilievo metropolitano, regionale e nazionale presente nel territorio della città metropolitana di Bologna);
- ammettendo la possibilità di concludere i procedimenti in corso e avviati, di cui alla tabella citata nell'accordo stesso, compreso l'insediamento in Valsamoggia proposto da Beghelli Srl, in variante al Piano metropolitano PTM, oggetto del presente AdP;
- riconoscendo la possibilità una tantum di ampliamento max del 20% degli insediamenti esistenti nel territorio metropolitano, se strettamente funzionale alla valorizzazione delle eccellenze produttive presenti nel territorio;
- promuovendo il riuso e la rigenerazione dei volumi produttivi dismessi presenti negli ambiti ritenuti idonei dal PTM per la funzione logistica;

L'art. 5 di detto accordo territoriale, nel disciplinare le procedure in corso fatte salve dal medesimo accordo, tra cui la rigenerazione-ampliamento delle aree ex Beghelli, chiarisce all'ultimo comma che "Le parti condividono che tra i procedimenti avviati di cui alla tabella n.1, la conclusione dell'Accordo di programma in variante al PTM nel Comune di Valsamoggia è subordinata all'assenso preliminare della Regione Emilia Romagna e della Città metropolitana, ciascuno per quanto di competenza."

La competenza della Regione Emilia--Romagna nel procedimento riguarda l'approvazione variante specifica al piano territoriale metropolitano PTM, nonché PTM, nonché alla valutazione ambientale strategica della medesima variante.

L'intervento in oggetto è finalizzato alla realizzazione di una nuova piattaforma di logistica di dimensioni significative in aree adiacenti all'autostrada A1 nel Comune di Valsamoggia (BO), località Crespellano, compreso tra le Vie Cassoletta e Papa Giovanni XXIII.

ST = 19 ,1 ettari (19 1.018 mq)

SU coperta = 91.500 mq .

Le proprietà dei terreni e beni interessati dall'intervento sono della società Beghelli S.p.A. e l'attuatore dei magazzini logistici sarà la società TECHBAU SPA.

Le aree coinvolte sono in parte ex produttive dismesse APC.c (SF 8,4 ettari), in parte aree pianificate dallo strumento urbanistico produttive di livello comunale APC.c (2,02 ettari) e in parte agricole AVN. (8,67 ettari).

L'area dista circa 1,6 km dal nuovo casello autostradale "Valsamoggia".

Il PUA e l'Accordo prevedono:

- la demolizione degli attuali fabbricati dismessi (circa 23.500mq di Su) e la realizzazione di 2 fabbricati ad uso magazzino logistico ciascuno di circa 44.650 mq di SU (89.300 mq complessivi), altezza 13,50 m, 88 baie di carico e scarico, più palazzina uffici (Su 2.200 mq), totale Su coperta 91.500 mq;
- le superfici permeabili pari al 30% della ST, di cui circa 19.080 mq di verde pubblico, all'interno del quale è compresa la laminazione delle acque meteoriche bianche;
- aree impermeabilizzate destinate a parcheggi pari a 27.540 (2,7 ettari), di cui i Parcheggi Pubblici circa 9.540 mq (5% ST), mentre i privati P3 circa 18.000 mq (20% SU), 680 posti auto nell'area nord del comparto sul fronte autostradale e circa 55 posti autocarro nell'area attesa tra le baie. I parcheggi saranno alberati, una pianta ogni due posti auto intercalati da cespugli;

- un numero di addetti compreso tra 300 e 400 (circa 1 addetto/250 mq) e un carico urbanistico giornaliero medio tra 2684 e 1643 spostamenti;
- il collegamento con la strada provinciale SP 88 attraverso la realizzazione di una nuova strada di accesso al comparto di lunghezza circa di 600 ml, con un'intersezione a rotatoria con la viabilità provinciale. La realizzazione prevede il coinvolgimento di aree di proprietà privata e la necessità di apporre con l'AdP il vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità, attraverso una variante al POC, ai sensi del DPR 327/01 e della LR 37/2002;
- l'inserimento della funzione grande e media logistica nelle aree coinvolte dal progetto (zone APCc) in variante anche al PSC e al RUE, nonché al PTM e al PUMS;
- un consumo di suolo pari a 10,32 ettari, ai sensi dell'art.6 della LR 24/2017 (variante urbanistica della zona agricola AVP a zona produttiva APCc (8,67 ettari) e a sede stradale (1,65 ettari);
- la realizzazione dell'intervento con requisiti e prestazioni sia delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA) e sia della certificazione di Green Logistic, secondo quanto stabilito dal PTM.

In relazione alla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale delle varianti specifiche ai piani metropolitani (PTM e PUM) proposte con il presente AdP, l'autorità ambientale competente è la Regione, ai sensi del comma 2 c) dell'art. 60 della PR 24/2017. L'Autorità è chiamata ad esprimersi nella seduta conclusiva del procedimento, tenendo conto anche delle osservazioni presentate.

Di seguito si anticipano le valutazioni del Servizio regionale competente sulla sostenibilità delle varianti specifiche al Piano metropolitano PTM e al PUMS (nota del 15/12/2022 prot. n 1233070):

*Considerato che la finalità della valutazione ambientale dei piani, come sancita dalla Direttiva VAS 2001/42CE, è, prioritariamente, la promozione dello sviluppo sostenibile e che, a tal fine, deve rendere espliciti e monitorare gli effetti significativi sull'ambiente sia positivi che negativi derivanti dall'attuazione delle scelte/strategie/azioni del piano e delle sue varianti.*

*Considerata, soprattutto, la necessità di applicare alle valutazioni ambientali il principio della "non duplicazione della valutazione" più volte ribadito nella Direttiva VAS 2001/42CE.*

*Considerato, inoltre, il principio di competenza dei piani enunciato dalla nuova legge urbanistica per il governo del territorio (art. 24 della LR 24/2017) che, superando il concetto della pianificazione a cascata e del rapporto gerarchico tra piani, ha definito specifiche competenze per i vari livelli di pianificazione ciascuno dei quali, quindi, assume specifiche scelte/strategie/azioni.*

*Si ritiene che il progetto di riqualificazione dell'ambito produttivo, ora dismesso, denominato Beghelli in polo di grande logistica costituisca una scelta che lascia sostanzialmente invariato, dal punto di vista della valutazione ambientale degli effetti sull'area vasta, quanto già valutato e assunto dal PTM per la definizione dei poli della grande logistica per il territorio della Città metropolitana di Bologna, poiché, in seguito alla definizione dell'Accordo territoriale "per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna" siglato dalla Regione Emilia-Romagna e dalla Città metropolitana di Bologna, la previsione del nuovo Polo logistico Beghelli lascerà, sostanzialmente, invariata la complessiva previsione a livello d'area vasta dei poli destinati alla grande logistica.*

*Si ritiene, pertanto, che la valutazione della sostenibilità ambientale della scelta localizzativa del polo di grande logistica nell'ambito produttivo Beghelli debba essere effettuata, per il principio di competenza sopra richiamato, alla scala della pianificazione comunale; mentre una nuova Valutazione ambientale a livello d'area vasta sarà necessaria, per l'argomento in esame, nel caso in cui una variante alla pianificazione comporti una riduzione (effetti potenzialmente positivi) o un aumento (effetti potenzialmente negativi) del numero dei poli previsti, destinati alla grande logistica.*

*Analogamente per il PUMS, si ritiene non sussistano elementi di variazione rispetto all'obiettivo*

*strategico, assunto da tale piano, in merito alla necessità di ridurre la dispersione territoriale (sprawl) della logistica, dal momento che l'approvazione del progetto non comporterà modifiche al numero dei poli destinati alla grande logistica.*

Con la DGR 2372/2022 la Regione ER ha quindi deliberato “di ritenere sostanzialmente invariata la valutazione ambientale degli effetti sull’area vasta della proposta del polo di grande logistica nell’ambito produttivo Beghelli rispetto a quanto già valutato e assunto dal PTM per la definizione dei poli della grande logistica per il territorio della Città metropolitana di Bologna e a quanto condiviso in sede di l’Accordo Territoriale “per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna” e di demandare per il principio di competenza, la valutazione della sostenibilità ambientale della scelta localizzativa alla scala della pianificazione comunale.

### MOBILITA'

L'Accordo prevede:

- impegni sul trasporto Pubblico, ipotizzando che verrà utilizzato dal 30% degli addetti (tra 95 e 140 addetti/giorno), attraverso l’attivazione di un servizio di TPL di linea ordinario che colleghi il polo logistico (sito di sviluppo oggetto del presente Accordo) con le direttrici della Via Emilia e della Bazzanese (Crespellano) e con la stazione di Via Lunga, con almeno sei coppie di corse, di cui tre nella fascia mattutina e tre in quella pomeridiana, tale da soddisfare gli orari di entrata e uscita dei lavoratori del polo logistico. Il servizio di trasporto pubblico dovrà essere necessariamente attivato contestualmente all’avvio delle attività del magazzino logistico, ovvero dovrà almeno essere sottoscritto il contratto per l’erogazione del servizio di TPM, con avvio del servizio previsto in relazione al deposito della Segnalazione Certificata di Conformità Edilizia ed Agibilità relativa al completamento del primo insediamento logistico;
- un impegno del Soggetto attuatore del polo logistico (ovvero i propri aventi causa a qualsiasi titolo) ad acquistare, per i primi tre anni, abbonamenti annuali al trasporto pubblico per l’intera rete metropolitana per tutti i lavoratori che operano stabilmente e non stagionalmente all’interno dei magazzini logistici. Il costo massimo dell’abbonamento annuale è fissato in 470 euro. Tali risorse, oltre a costituire un benefit aziendale, sono destinate a co-finanziare il servizio, in relazione al numero degli addetti effettivamente occupati. Il Comune di Valsamoggia si impegna ad accantonare la quota del Contributo Straordinario a lui spettante (circa 300.000 €) con la finalità di concorrere all’attivazione del servizio di trasporto pubblico ai sensi dell’art.8 dell’Accordo;
- azioni di mobility management aziendale a favore degli addetti (tariffe agevolate per i mezzi pubblici, per car sharing, ecc.) a carico del soggetto attuatore;
- un collegamento ciclabile tra l’insediamento e la stazione SFM di Crespellano, attraverso il declassamento da strada Cassoletta a tipo F-bis, e la realizzazione di un breve nuovo tratto nella parte finale di collegamento della via suddetta con la stazione;

In coerenza con la legge regionale 24/2017, azioni per la rigenerazione degli insediamenti e dei contesti territoriali in cui si inserisce la nuova proposta, nello specifico è previsto l’impegno per il potenziamento del parcheggio bici coperto presso la stazione SFM di Crespellano, a servizio della rete ciclabile casa-lavoro di progetto

## ELETTROMAGNETISMO

L'Accordo prevede l'interramento integrale dell'elettrodotto MT (in parte aereo e in parte interrato) che attraversa l'area.

## RUMORE

In relazione all'impatto acustico, l'Accordo prevede che la nuova strada di accesso verrà realizzata nel tratto tra l'insediamento e la via Cassoletta (circa 275 m) con asfalto basso-emissivo, inoltre una barriera di tipo naturale "duna in terra", sul confine Sud-Ovest del comparto di altezza compresa tra 2 e 3 m e per una lunghezza complessiva di 125 m, e sul confine Nord-Ovest di altezza variabile 3,5-2,5 m per una lunghezza totale di 75 m. Sul bordo Sud sarà realizzata una barriera acustica di tipo meccanico di altezza variabile 3,0-2,0 m e una lunghezza totale di 100 m.

## ACQUE

L'Accordo prevede una vasca di laminazione di 8.850 mc, in conformità a quanto richiesto dal PGRA, con un serbatoio di accumulo a fini antincendio integrata nel progetto del verde.

Non essendo presenti reti fognarie nell'area, dovranno essere realizzati sistemi di trattamento e smaltimento privati dei reflui, che dovranno rimanere in capo al soggetto attuatore.

## VERDE

L'Accordo prevede fasce alberate a ridosso dei corsi d'acqua (di profondità media pari a 10 m) e lungo tutto il perimetro del comparto come inserimento paesaggistico del progetto nel contesto rurale. Il progetto prevede inoltre compensazioni ambientali per l'assorbimento della CO<sub>2</sub>, costituito dalla forestazione di aree verdi interne all'area del comparto del Parco Logistico, con una dimensione minima di 40.000 mq. (corrispondente alla piantumazione di circa 800 alberi), oltre a una fascia di 6.000 mq (lato nord, fronte autostrada) da piantumare con arbusti e cespugli.

## ARIA

L'accordo prevede:

- l'installazione di impianti fotovoltaici 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) e soluzioni progettuali schermanti attraverso l'utilizzo di pareti verdi per le strutture verticali degli edifici
- un piano di monitoraggio per la valutazione ante e post operam della qualità dell'aria . Il monitoraggio in continuo verrà realizzato con una centralina mobile o rilocabile posizionata all'incrocio tra la futura strada di accesso al polo e la via Cassoletta (punto A 1). Saranno monitorati il particolato PM10 e PM2.5, NO<sub>x</sub>, CO, benzene e metalli normati e contestualmente verranno misurati i parametri meteorologici e i flussi di traffico. Il monitoraggio prevederà due campagne condotte in periodo estivo ed invernale, per 30 giorni di rilevamento

Il documento di Valsat a cui si fa riferimento per le considerazioni ambientali è:  
ELAB\_1\_RELAZIONE\_RAPP-AMBIENTALE redatto da OIKOS (2023)

## **CONSIDERATO INOLTRE CHE:**

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti ai PG n. 26729/2023 e n. 32240/2023 della CM BO):

**AZIENDA USL BOLOGNA SUD** (parere del 27/04/2023) osserva che il contenuto delle controdeduzioni dei progettisti alle prescrizioni espresse in CdS non è stato inserito nella restante documentazione ed evidenzia l'opportunità che tutta la documentazione dell'AdP venga aggiornata

per assicurarne la congruità con le controdeduzioni dei progettisti.

Relativamente alle controdeduzioni dei progettisti al parere AUSL del 11/05/2020:

- CEM a bassa frequenza: conferma il parere del 2020;
- CEM ad alta frequenza: prende atto di quanto dichiarato ma fa presente che non è stata offerta alcuna indicazioni circa la distanza valutata di progettisti tra comparto ed eventuali stazioni radio base o ripetitori radio/tv;
- Inquinamento atmosferico: prende atto di quanto illustrato dai progettisti per mitigare l'inquinamento generato dal centro logistico e rimette al parere di ARPAE;
- Rumore: rileva che non risulta riscontro a quanto evidenziato nel parere di maggio 2020 e rimette alle valutazioni di ARPAE;
- Rischio incendio: prende atto di quanto dichiarato e rileva l'opportunità che il programma di gestione emergenze valuti il rischio incendio anche in relazione alle realtà vicina al comparto;
- Infestanti: prende atto di quanto dichiarato dai progettisti;
- Vasca di laminazione: rimanda al parere di maggio 2020;
- Rete idrica e fognaria: prende atto che i progettisti rimandano la verifica di quanto richiesto alla fase delle opere di urbanizzazione primaria e rimanda al parere di maggio 2020;
- Idoneità dell'area all'edificazione: rimarca che nel Rapporto ambientale si dichiara che "occorre approfondire la caratterizzazione geotecnica ed effettuare verifiche dei cedimenti totali e differenziali per valutare il dimensionamento delle strutture di fondazioni e rimanda alle valutazioni degli enti competenti;
- Analisi trasportistica: rimette alle valutazioni della Città metropolitana;
- Trasporto pubblico: prende atto che secondo la documentazione prodotta è prevista l'attivazione del servizio di trasporto pubblico;

Conferma il proprio parere favorevole alle condizioni di cui sopra e conferma che il parere favorevole è subordinato anche all'acquisizione del parere favorevole di ARPAE.

**ARPAE APAM** (parere del 29/05/2023) valuta positivamente le varianti proposte agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica al netto delle prescrizioni derivanti dall'analisi delle singole matrici ambientali (consumo di suolo, qualità dell'aria, rumore...) e unicamente in considerazione del fatto che:

- sia un procedimento avviato prima dell'Accordo territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna, sottoscritto da Regione Emilia-Romagna e Città Metropolitana di Bologna in data 01/08/2022,
- sia un caso specifico ed unico giustificato dalla particolare situazione infrastrutturale (vicinanza del casello autostradale e della SP nuova Bazzanese) e dalla opportunità di riqualificare e riutilizzare un'area in parte già urbanizzata e dismessa, coerentemente al principio della necessità di porre gli insediamenti di logistica nelle vicinanze dell'accesso alle principali infrastrutture viarie/ferroviarie e all'obiettivo di non consumare suolo riutilizzando e riqualificando in primis l'esistente,
- sono state progettate azioni per la mobilità sostenibile per i lavoratori dello stabilimento come la realizzazione di un nuovo tratto di pista ciclabile e il miglioramento della viabilità esistente per il collegamento ciclopedonale della stazione di Crespellano con lo stabilimento, e l'acquisto di abbonamenti annuali al trasporto pubblico per l'intera rete metropolitana per tutti i lavoratori che opereranno stabilmente e non stagionalmente all'interno dei magazzini logistici come descritto all'art.8 dell'Accordo,
- ulteriori garanzie di sostenibilità dell'insediamento saranno la cogenza della realizzazione di un insediamento con le caratteristiche di APEA (Del.A.L. n.118 del 2007) e Green Logistics (cap 4.2 PUMS e appendice delle Norme del PTM).

Il progetto presentato può essere quindi ritenuto compatibile con la proposta di varianti, a condizione che:

- A proposito di mobilità sostenibile e requisiti Green Logistics tuttavia per il pieno rispetto dei requisiti richiesti occorre che vengano recepite nel testo dell'Accordo e nelle NTA del PUA le prescrizioni riportate nella relazione istruttoria dell'Area Pianificazione Territoriale della Città Metropolitana allegata alla delibera n. 63 del 2022 del Consiglio metropolitano.
- Occorre inoltre un allineamento tra il testo della Convenzione, delle NTA del PUA e di eventuali altri elaborati aggiornandoli e coordinandoli con le disposizioni dell'Accordo di Programma.

Relativamente alle singole matrici ambientali ARPAE APAM evidenzia che:

- Viabilità di accesso al comparto. Come riportato nei precedenti contributi nell'ambito delle conferenze preliminari sono state presentate tre diverse ipotesi di collegamento del comparto logistico con il casello autostradale A1 Valsamoggia, ma è stata approfondita la valutazione ambientale di una sola delle tre alternative quella che prevede il collegamento diretto del nuovo insediamento in direzione ovest con la bretella di raccordo tra Nuova Bazzanese e casello autostradale di Valsamoggia tramite rotatoria. Tale soluzione è stata individuata previa intesa del proponente con il Comune e la Città Metropolitana ed in conferenza è stata presentata come configurazione ormai definitiva. Nell'ambito della conferenza preliminare non è stato quindi possibile confrontare le valutazioni ambientali in termini di traffico indotto, consumo di suolo, impatto acustico ed atmosferico delle tre alternative inizialmente proposte, in modo da poter individuare l'alternativa migliore. La soluzione prescelta determina un incremento di circa il 15% del consumo di suolo derivante dalla realizzazione del solo parco logistico, occupando una superficie di terreno attualmente ad uso agricolo; la strada di collegamento alla bretella di raccordo tra Nuova Bazzanese e casello autostradale divide nettamente un fondo agricolo determinandone l'interclusione della parte posta a nord tra le strade e la confinante area ad uso industriale rendendola maggiormente appetibile a future trasformazioni verso utilizzi diversi da quello agricolo che a sua volta potrà determinare ulteriore consumo di suolo.
- Consumo di suolo. L'intervento nel suo complesso prevede un elevato consumo di suolo che va in controtendenza rispetto agli obiettivi della pianificazione europea e regionale confermati dalla legge urbanistica 24/2017 che ha tra i suoi obiettivi fondanti proprio il consumo di suolo a saldo zero. La stessa LR 24/17 all'art. 6 comma 6 prevede la possibilità per gli Enti competenti di "subordinare l'attuazione degli insediamenti di cui al comma 5, lettere b), c) e d), alla realizzazione di interventi di desigillazione di aree urbanizzate, da destinare a dotazioni territoriali che prevedano la conservazione della permeabilità del suolo" e il Comune di Valsamoggia nella bozza di accordo di programma all'art.6 comma 8 si impegna a: *"prevedere nell'ambito della Strategia del PUG in fase di formazione l'obiettivo di compensare il consumo di suolo di cui all'art. .... del presente Accordo, attraverso azioni di rigenerazione da attuare in un definito arco temporale in Accordi Operativi o PUA di iniziativa pubblica, realizzando interventi di desigillazione da destinare a dotazioni territoriali che prevedano la permeabilità del suolo, ai sensi della L.R. Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017"*. Tuttavia l'impegno indicato nella bozza di accordo di programma appare alquanto generico perchè non contiene la certezza che durante la redazione del PUG sia poi possibile individuare una così ampia superficie già urbanizzata in cui realizzare gli interventi di desigillazione a compensazione di quella consumata con l'accordo in corso di approvazione. Viene cioè a mancare, o quantomeno ad essere incerto, il vincolo della subordinazione previsto dall'art. 6 comma 6 sopra richiamato che consente la realizzazione del progetto in esame. Sarebbe stato preferibile individuare fin d'ora modalità, tempi, impegno economico a carico del soggetto attuatore e superfici a compensazione del consumo di suolo che invece con l'inserimento nel PUG potrebbero ricadere o essere imposti a soggetti terzi che non hanno ottenuto alcun interesse dall'approvazione dell'accordo.

- Acque. Viene proposta la realizzazione di un sistema di depurazione con doppia vasca di sedimentazione a BOD e COD con disidratazione dei liquami di sedimentazione con recapito finale in acque superficiali. Le caratteristiche tecnico costruttive di tale impianto, così come la loro campionabilità dello scarico finale saranno meglio definite in sede di rilascio della relativa Autorizzazione Unica Ambientale, unitamente alle valutazioni in merito ai piazzali di sosta dei mezzi pesanti e alla realizzazione di eventuali isole ecologiche.  
Ai fini dell'invarianza idraulica il progetto prevede la realizzazione di due invasi con condotta tarata che convoglia le acque al Rio Carpineta per la laminazione delle acque meteoriche per il cui dimensionamento si rimanda alle indicazioni del Consorzio di Bonifica. Viene inoltre prevista l'installazione di 4 cisterne interrato (per un totale di 84 mc.) per il riutilizzo ai fini di irrigazione aree verdi delle acque meteoriche di dilavamento dei coperti.
- Elettromagnetismo. Allo stato attuale l'area è interessata da un elettrodotto di Media Tensione 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. Segnala che:
  - non è stato indicato il valore della Distanza di Prima Approssimazione, dichiarato dal gestore/proprietario dell'impianto, per l'esistente cabina di trasformazione collocata su via Papa Giovanni XXIII;
  - negli elaborati forniti non è esplicitata la potenza del trasformatore da installarsi all'interno dell'eventuale nuova cabina MT/bt collocata in prossimità dell'accesso al comparto.
- Qualità del suolo, demolizione edifici e terre e rocce da scavo. All'interno dell'ambito oggetto di trasformazione la parte nord est, zona in cui saranno realizzate le vasche di laminazione, avrà una destinazione a verde; in particolare su tale area è tuttora presente il vecchio depuratore che dovrà essere demolito così come l'edificio industriale attualmente in disuso. A tal proposito, si ritiene necessario che venga valutato anche l'aspetto della qualità del suolo che a seguito della trasformazione dovrà necessariamente riferirsi, almeno per la parte destinata a verde, ai limiti di concentrazione più restrittivi di Colonna A Tabella 1 Allegato 5 al D.Lgs. n. 152/2006. Si ritiene pertanto necessario che al termine delle attività di demolizione del depuratore e dell'edificio industriale e, prima della costruzione del nuovo edificio, sia eseguita una campagna di caratterizzazione dei suoli secondo i dettami della parte quarta del D.Lgs. n. 152/2006 per la verifica del rispetto dei limiti di qualità del suolo e delle acque sotterranee.
- Rumore. Non è stata eseguita la verifica del limite di immissione differenziale in periodo diurno nell'ora di picco dell'attività, ma esclusivamente considerando un funzionamento medio per quanto concerne il traffico indotto e movimentazione merci all'interno del comparto. Non sono state eseguite simulazioni per stralci funzionali.  
Dalle simulazioni effettuate il TCA prevede il rispetto del limite di immissione assoluto e differenziale diurno, notturno e ove previsti i limiti di fascia di pertinenza acustica delle infrastrutture stradali presso tutti i recettori individuati; tuttavia si riscontrano dei superamenti dei limiti di immissione assoluti di classe III nell'area agricola posta a sud del comparto in periodo notturno e, in modo più marginale, in periodo diurno. Secondo quanto riferito in relazione è possibile riportare i livelli acustici entro la classe III mediante il prolungamento delle barriere acustiche di progetto.  
Nella verifica della nuova documentazione trasmessa rispetto alle prescrizioni e alle osservazioni proposte nei precedenti pareri si osserva che:
  - nel rapporto ambientale a pag 262 e nella relazione di variante al POC, a pag 8, il manto bituminoso basso emissivo del tratto di ingresso al comparto, come opera di mitigazione è previsto che sia realizzato per un tratto di 200 m invece di 275 m

come previsto dalla valutazione previsionale di impatto acustico e riportato nella restanti parti della documentazione. Non si è inoltre riscontrato chi dovrà provvedere nel tempo alla periodica manutenzione del manto stradale basso emissivo;

- nel documento Valsat /Vas variante al PSC e RUE a pag 38 e 39 è ancora indicata la possibilità di inserire l'area di espansione in classe acustica IV tuttavia tutta la documentazione prodotta ipotizza l'inserimento in classe acustica V;
  - Il piano di monitoraggio proposto presenta delle incongruenze per quanto concerne il tempo del rilievo, non è chiaro se i rilievi dureranno 24 ore o 72 ore. Nel piano di monitoraggio non sono previste verifiche del recettore posto sul lato opposto della nuova bretella all'altezza di quello che nel piano di monitoraggio è indicato con la sigla R-1.
  - il progetto presentato inserisce una potenziale criticità acustica oltre il confine sud del comparto, oggi zona agricola, di cui si dovrà tenere in considerazione nelle future trasformazioni in quanto non si prevede il rispetto della classe acustica III per un fronte di circa 50 metri.
- Inquinamento atmosferico e flussi di traffico. Il polo logistico in progetto si insedierà in località Crespellano classificato ai sensi della DAL 51/2011 e DGR 362/2012, area di superamento per il PM10 e l'NO2. E' evidente la presenza di ricettori residenziali ubicati in stretta vicinanza al sito e alla viabilità utilizzata. Il nuovo polo genererà inevitabilmente un aumento dei flussi di traffico sui tratti stradali di interesse, con un aumento giornaliero di mezzi leggeri e pesanti sul raccordo e sulla Bazzanese con conseguente incremento delle emissioni inquinanti in un'area già significativamente impattata in cui, come richiesto del Piano Aria Integrato Regionale, deve trovare applicazione il principio di non aggravio delle emissioni. Il proponente afferma che tale incremento non determinerà un aumento nel numero di superamenti stabiliti dalla normativa, sebbene non sia stato possibile verificarlo in quanto l'approfondimento modellistico richiesto è stato ritenuto non giustificato. L'insediamento occuperà un'ingente area attualmente a destinazione agricola determinando un impatto indiretto a seguito del soil sealing e della perdita di assorbimento di CO2 influenzando negativamente il bilancio complessivo della CO2 non elaborato nello studio. La valutazione delle emissioni diffuse provenienti dalla cantierizzazione è stata rimandata al progetto esecutivo.  
Dall'analisi di "TAV\_A10\_sistemazione\_aree\_verdi\_rev\_apr2023" si ritiene che la profondità della fascia verde alberata in presenza di limitrofi usi residenziali o pubblici richiesta dal PTM non sia rispettata in alcuni tratti del confine di impianto lato Via Papa Giovanni XXIII, proprio in corrispondenza delle abitazioni.  
Le dotazioni a verde previste (800 nuovi impianti arborei) non sono in grado di mitigare le nuove emissioni di CO2 introdotte dalla sorgente "traffico", arrivando a compensare (152 kg/a di CO2 assorbita) la sola quota di emissioni a freddo ma nel lungo periodo, in quanto bisogna tenere in considerazione che la capacità di assorbimento stimata è riferibile ad esemplari giunti a maturità (mediamente a 30 anni dall'impianto). Le quote emissive da bilanciare dovrebbero inoltre tenere in considerazione anche il numero di abbattimenti degli esemplari esistenti e il fattore "soil sealing".  
Il Piano di monitoraggio degli effetti sulla qualità dell'aria prevede misurazioni in continuo ante e post operam presso la futura rotatoria innestata su via Cassoletta (punto A-1). Saranno monitorati il particolato PM10 e PM2.5, NO2, CO, benzene e metalli. Il rilevamento durerà 30 giorni (comprensivi di installazione e dismissione) con frequenza semestrale, nel periodo estivo ed invernale. Gli esiti delle misure saranno riportati in un report annuale, in cui saranno valutati anche i dati meteorologici.

In relazione a quanto sopra, ARPAE APAM ritiene che il progetto presentato possa essere ritenuto

in linea di massima ambientalmente compatibile.

Visto tuttavia il permanere delle principali criticità espresse in sede di conferenza preliminare e sopra riportate, soprattutto in merito al notevole consumo di suolo, alla scelta della nuova strada di accesso al comparto, alla caratterizzazione di suolo, sottosuolo ed acque sotterranee e alla scarsa compensazione del previsto incremento di emissioni di gas climalteranti, ritiene che la realizzazione del progetto debba essere subordinata al rispetto di tutte le prescrizioni elencate nei paragrafi riferiti alle singole matrici oggetto di istruttoria tecnica:

- In base a quanto già evidenziato nella comunicazione del 15/9/2020 della Regione Emilia Romagna al Comune di Valsamoggia circa la non riconducibilità dell'intervento ai casi di cui al comma 5 dell'art. 6 della LR 24/2017 "Quota complessiva del consumo di suolo ammissibile"; l'intervento pertanto dovrà essere conteggiato nella quota del 3% indicata dalla LR 24/2017 per il consumo di suolo al 2050 e se ne dovrà tener conto nel calcolo dell'1% concesso ai Comuni dal PTM nell'elaborazione del futuro PUG del Comune di Valsamoggia;
- all'interno delle Distanze di Prima Approssimazione valutate per gli elettrodotti MT insistenti all'interno dell'area in oggetto esistenti e in progetto, ad esempio per le cabine di trasformazione determinate congruamente sulla base del numero e delle potenze dei trasformatori installati all'interno dei manufatti esistenti e in progetto, non dovrà essere consentita la permanenza di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere;
- è prescritta l'esecuzione di un piano di caratterizzazione sulla qualità di suolo, sottosuolo e acque sotterranee al fine di verificare il rispetto delle CSC per la rispettiva destinazione d'uso (aree a verde pubblico in col. A);
- si dovrà garantire la prevalenza del riutilizzo in sito sia relativamente al materiale proveniente dalle demolizioni che della terre e rocce da scavo;
- è necessario che venga aggiornato il rapporto ambientale a pag 262 e la relazione di variante al POC a pag 8, prevedendo, come opera di mitigazione nel tratto di ingresso al comparto, un manto bituminoso basso emissivo di lunghezza 275 metri, come previsto dalla valutazione previsionale di impatto acustico e riportato nelle restanti parti della documentazione. In merito si deve inoltre individuare chi dovrà provvedere nel tempo alla periodica manutenzione del manto stradale basso emissivo;
- è necessario che venga aggiornato il documento Valsat/Vas variante al PSC e RUE a pag 38 e 39 inserendo l'area di espansione in classe acustica V;
- deve essere aggiornato il piano di monitoraggio prevedendo rilievi di 72 ore e inserito il recettore, posto sul lato opposto della nuova bretella, all'altezza di quello che nel piano di monitoraggio è indicato con la sigla R-1;
- sul fronte sud devono essere adottate tutte le opere di mitigazione necessarie previste (allungamento della barriera acustica a sud) qualora nelle future trasformazioni delle aree adiacenti l'insediamento si preveda una destinazione corrispondente ad una classificazione acustica inferiore alla IV;
- le azioni per la sostenibilità relative all'inquinamento atmosferico devono essere meglio definite e implementate come nel seguito specificato:
  - Riduzione emissioni: Ottimizzare il piano carichi, aumentando il coefficiente di carico dei mezzi utilizzati al fine di ridurre il numero di veicoli circolanti.
  - Cambiamenti climatici ed opere a verde: E' necessario migliorare la mitigazione delle emissioni di CO2 incrementando le superfici a verde prevedendo, sia la realizzazione di pareti vegetate sia aumentando il numero di impianti arborei, in particolare ampliando la fascia nel confine est dell'impianto.
  - Fase di cantiere: non sono state riscontrate specifiche inerenti gli interventi e le azioni da attuare in fase di costruzione per il contenimento e l'abbattimento delle emissioni diffuse polverulente.

- Piano monitoraggio della qualità dell'aria: Non è stata definita una tempistica di consegna della reportistica annuale; si fornisce quindi indicazione di considerare un tempo di restituzione di 90 giorni dal termine dell'ultima campagna, in quanto le misure comprendono parametri che richiedono analisi analitiche sui filtri campionati; si ricorda che il report dovrà anche mettere in correlazione i dati di concentrazione sia con i parametri meteo sia con i flussi di traffico.

**SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA, BELLE ARTI E PAESAGGIO** (parere del 28/04/2023) per quanto riguarda gli aspetti di tutela paesaggistica ribadisce quanto prescritto nei precedenti pareri:

- pannelli fotovoltaici e/o solari non dovranno essere collocati a terra, né posti con andamento inclinato in copertura, ma solo in piano e non sopraelevati rispetto alla copertura;
- dovrà essere redatto un progetto dettagliato del verde sia pubblico sia privato, volto a mitigare gli edifici in progetto. Tale progetto paesaggistico dovrà svilupparsi prevedendo l'utilizzo di essenze, di distribuzioni planimetriche, disegni finalizzati a restituire un'immagine tipica del paesaggio padano tradizionale;
- le pavimentazioni, per la maggior parte permeabili, dovranno essere costituite da materiali e cromie compatibili con il contesto campestre circostante;
- i materiali, le finiture e le cromie degli edifici dovranno ottemperare all'esigenza di mitigarne l'inserimento nel paesaggio e pertanto i colori proposti anziché nei toni azzurri dovranno essere riproposti nei toni del verde e del grigio tenue;
- le opere che interessano l'alveo e le sponde dei corsi d'acqua dovranno essere oggetto di approfondimenti progettuali specifici ed essere improntate a criteri di ingegneria naturalistica.

Per quanto riguarda gli aspetti di tutela archeologica, ribadendo quanto già trasmesso con nota prot. 32729 del 19/12/2022, la Soprintendenza si riserva di rilasciare eventuali ulteriori prescrizioni a seguito delle indagini preliminari richieste.

**AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA** (parere del 6/05/2023) evidenzia che nella documentazione pervenuta non vi sono chiarimenti riguardo l'iter autorizzativo dell'iniziativa, come richiesto nelle precedenti note Aspi.

Per quanto riguarda le prescrizioni formulate in precedenza, rileva che:

- A. *Dato che, come già segnalato in precedenza, la stessa documentazione progettuale specifica che la nuova viabilità tra l'area interessata dall'intervento in oggetto e la SP88 serve anche per evitare che il traffico pesante utilizzi via Cassoletta e il cavalcavia sulla A1, si ritiene opportuno che vengano apposti opportuni cartelli di divieto di transito per autotreni e autoarticolati da ambo i lati del cavalcavia di via Cassoletta. Analogamente, come già precedentemente indicato, per quanto riguarda il tema del possibile incremento del traffico pesante che potrebbe verificarsi sull'esistente cavalcavia della SP88 sull'autostrada A1, occorrerà attenersi al rispetto dei limiti di peso e sagoma stabiliti dall'Ente gestore della stessa SP88.*

Verifica Aspi aprile 2023: Osservazione non recepita. Diversamente da quanto affermato nel documento "ESITI\_PARERI\_PRESCRIZIONI", in cui viene riportato che "il Comune di Valsamoggia si impegna ad apporre i cartelli di divieto di transito per autotreni e autoarticolati da ambo i lati del cavalcavia di via Cassoletta", negli elaborati grafici non è rappresentata la segnaletica di divieto di transito per i mezzi pesanti e nelle relazioni non vi sono indicazioni in merito.

- B. *In riferimento alla prescrizione n. 2, relativa ai materiali con cui verranno realizzate le opere ricadenti in fascia di rispetto (parcheggio e viabilità), si prende atto di quanto indicato dal Proponente circa il rispetto di tale prescrizione; poiché non viene rappresentata una sezione esplicativa con tali particolari costruttivi, nel confermare quindi che le suddette*

opere dovranno essere realizzate con materiali facilmente amovibili (non potranno quindi essere realizzati manufatti aventi una propria consistenza strutturale, quali ad esempio bitumi e calcestruzzi, ecc.), il Proponente dovrà in ogni caso rappresentare in progetto le tipologie costruttive che intende realizzare

Verifica Aspi aprile 2023: Osservazione parzialmente recepita. Nella tavola "A10\_sistemazione aree verdi e spazi esterni", segnalata dal progettista come riferimento per il recepimento della prescrizione, non vi è una sezione tipologica e non è indicato il materiale utilizzato per le opere comprese tra i 15 e i 30 m dalla proprietà autostradale. Altresì, nella tavola "A5c\_Planimetria rispetto autostradale", viene riportata la generica indicazione in legenda "parcheggio auto – da realizzare con materiale agevolmente amovibile" senza ulteriore dettaglio costruttivo

- C. *In riferimento alla prescrizione n. 3, relativa alle essenze che verranno impiantate nella fascia tra i 15 e i 30 m dalla proprietà autostradale, si prende atto di quanto indicato dal Proponente circa il rispetto di tale prescrizione; il Proponente dovrà in ogni caso, prima del loro impianto, indicare le essenze previste, evidenziando che per ciascuna tipologia la distanza dal confine stradale non sia inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo (art. 26, comma 6 del Regolamento Attuativo del Codice della Strada).*

Verifica Aspi aprile 2023: Osservazione recepita.

- D. *In merito alla prescrizione n. 4, in mancanza delle succitate matrici O/D, il Comune si dovrà impegnare, nel caso in cui si verificassero accodamenti in entrata e uscita dal casello, a realizzare gli interventi necessari per ripristinare la funzionalità dell'immissione dalla A1 alla SP 88, compresa di eventuali shunt.*

Verifica Aspi aprile 2023: Osservazione recepita

- E. Dovrà intendersi a totale ed esclusivo carico del Proponente la gestione di eventuali superamenti dei limiti normativi, per tutte le componenti ambientali, dovuti all'impatto del nuovo Polo Logistico sia in fase di corso d'opera che in fase di esercizio

Verifica Aspi aprile 2023: Osservazione parzialmente recepita. Non vi sono all'interno degli elaborati di progetto definitivo di cui all'elenco ricevuto indicazioni esplicite circa l'impegno richiesto al Proponente. Si prende comunque atto che nel citato documento "ESITI\_PARERI\_PRESCRIZIONI" si riporta quanto segue: "il soggetto attuatore assume le responsabilità relative alla realizzazione e gestione del polo logistico, comprese le conseguenze delle attività insediate sulle diverse componenti ambientali, e gli eventuali superamenti di limiti normativi". Dovendo ribadire la prescrizione, che può eventualmente essere rimandata alla fase di stipula della Convenzione con la scrivente Aspi, risulta opportuno suggerire la verifica di eventuali esuberanti ante e post operam per i ricettori R5, R7 e R13, che appaiono i più sensibili.

- F. *In generale, con riferimento agli interventi eventualmente previsti in fascia di pertinenza acustica autostradale o comunque potenzialmente soggetti al rumore autostradale, si ricorda che dovrà valere altresì quanto indicato nell'art. 8 del D.P.R. 142/04 (Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare): in particolare, nel caso di infrastrutture esistenti, gli interventi di risanamento acustico per il rispetto dei limiti di cui agli articoli 4, 5 e 6 dello stesso D.P.R. rimarranno a carico del titolare della concessione edilizia o del permesso di costruire, se rilasciata dopo la data di entrata in vigore del decreto stesso. Anche la fascia di pertinenza acustica, come previsto dall'art. 1 comma 1 lettera n) del D.P.R. 142/04, si intende misurata a partire dal confine stradale e quindi dal limite di proprietà, prendendo peraltro in considerazione tutte le pertinenze autostradali e non solo la piattaforma autostradale corrente.*

Verifica Aspi aprile 2023: Osservazione parzialmente recepita. Il citato documento "ESITI\_PARERI\_PRESCRIZIONI" riporta quanto segue: "si prende atto delle disposizioni di

legge richiamate dal parere e si assumono le conseguenti responsabilità". Si ritiene che la formalizzazione di tale assunzione di responsabilità possa e debba essere recepita in fase di stipula della convenzione con la scrivente Aspi.

Alla luce di quanto sopra in relazione alle valutazioni riportate, nel confermare il parere di massima favorevole, Aspi conclude che:

- le osservazioni ai punti A) e B) risultano parzialmente recepite ma in relazione all'impegno comunque ribadito nel citato documento "ESITI\_PARERI\_PRESCRIZIONI" si ritiene che il maggior dettaglio progettuale possa essere rimandato al progetto esecutivo;
- le osservazioni C) e D) risultano recepite;
- le osservazioni E) e F) risultano parzialmente recepite ma in relazione all'impegno comunque ribadito nel citato documento "ESITI\_PARERI\_PRESCRIZIONI" si ritiene che la formalizzazione di tali assunzioni di responsabilità possano e debbano essere recepite in fase di stipula della convenzione con Aspi.

**CONSORZIO DELLA BONIFICA RENANA** (parere del 10/05/2023) premette che le mappe di pericolosità di inondazione del Piano di Gestione Rischio Alluvione (PGRA) individuano che l'intervento in oggetto ricade a cavallo tra le aree classificate come P2 ALLUVIONI POCO FREQUENTI (Tr100 – Tr200) e P3 ALLUVIONI FREQUENTI (Tr20 –Tr50).

Considerato che è emersa una criticità idraulica inerente l'area destinata alle baie di carico, che per problematiche legate al rumore, sarà abbassato di circa 1,20 metri rispetto alla quota 0 di progetto. Considerato inoltre che gli elaborati allegati alla richiesta in oggetto, denominati "PARERI PERVENUTI ALLA CONFERENZA – VERIFICA DELL'APPLICAZIONE DELLE PRESCRIZIONI" e "Risposta nota del 01/10/2021 prodotta dalla Città Metropolitana di Bologna–Valutazioni sul documento "rapporto ambientale: Idrogeologia" riportano quanto segue:

- allo stato attuale, i corpi idrici che circondano l'area (fonti esterne di possibile allagamento) non appaiono a rischio di esondazione per le condizioni ed i tempi di ritorno(100 anni);
- gli impianti di sollevamento per l'area destinata alle baie di carico verranno progettati includendo una pompa di servizio ed una di riserva con funzionamento alternato e che in caso di emergenza la loro alimentazione sarà comunque garantita da un generatore ausiliario. Inoltre la gestione delle baie di carico ed i comportamenti da tenere in caso di evento meteorico intenso saranno definiti in una apposita sezione del piano di emergenza sviluppato per l'intera area;
- il progettista inoltre dichiara che alla luce della completa definizione delle quote assolute di progetto, con particolare riferimento a quelle prospicienti le sponde dei corsi d'acqua, laddove esse non risultassero sufficienti a garantire un congruo franco idraulico, verranno predisposti sovralti (arginelli) o barriere locali atti a contenere i livelli di piena col dovuto margine di sicurezza.

Pertanto il Consorzio conferma il precedente parere idraulico trasmesso con prot. n. 6728 in data 26/05/2021 a condizione che si dia seguito alle misure di contenimento del rischio alluvione sopra dichiarate.

**Sono inoltre pervenute 9 osservazioni**, per ciascuna delle quali si fornisce una sintesi e la proposta di controdeduzioni del Comune (PPG n. 26729 del 5/05/2023 della CM BO):

1. **Arredart Studio srl** (PG 11361 del 04/03/2023 del Comune di Valsamoggia) chiede:
  - a. di modificare l'uscita del comparto D4.1, e di poter eseguire il futuro ingresso della lottizzazione sul futuro braccio della viabilità di progetto, al di sopra del mapp. 269 fg 26  
ACCOGLIBILE: Il nuovo accesso può essere previsto, l'Amministrazione Comunale già in sede di conferenza di servizi aveva fatto presente la necessità di coordinare gli accessi
  - b. che il nuovo collegamento venga progettato/gestito/collaudato e monetizzato

dall'attuatore (Beghelli/Sifim) e che venga consegnato pronto all'uso alla Società Arredart, in quanto la stessa dovrà fare a meno di quanto già in possesso e comunque fare una variante

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE: Il nuovo accesso è un tratto di viabilità pubblica che può essere inserito nel PdC delle opere di urbanizzazione del AdP Beghelli, coordinando contestualmente la variante alle opere di urbanizzazione previste nel piano di Arredart in corso di validità. La soluzione migliora l'accesso all'insediamento produttivo e riduce dimensione e costi di realizzazione delle opere di urbanizzazione, con realizzazione di un breve tratto stradale fuori comparto. La richiesta di utilizzare l'area interclusa per verde e parcheggi comporta variante al PUA approvato pertanto non accoglibile

- c. che l'attuatore conceda ad Arredart (...) nel caso in cui servisse allacciarsi, una servitù di passaggio di tubazioni dell'acqua e del gas fino ai punti di immissione di queste utenze

NON PERTINENTE: Si tratta di una richiesta che non ha relazioni dirette con i contenuti dell'Accordo di Programma.

- d. di poter utilizzare il tratto intercluso, non più utilizzabile per la futura viabilità del comparto D4.1, come area su cui collocare eventualmente standard da cedere all'A.C.

ACCOGLIBILE: Nell'ambito della necessaria variante al PP l'area in oggetto (sede del tratto stradale che non verrebbe più realizzato) potrà essere destinata a dotazioni pubbliche, da definire d'intesa con l'Amministrazione

- e. Arredart intende procedere ad una variante non sostanziale dell'attuale PP approvato per dare corso ai lavori di urbanizzazione di cui si è già dato l'inizio

NON PERTINENTE: Si prende atto della volontà di Arredart; non si tratta di una richiesta

2. **Casalini Daniela** (PG 15422 del 27/03/2023 del Comune di Valsamoggia) chiede:

- a. L'indennizzo proposto per l'esproprio (elaborato B-PPE-Rel - piano particellare di esproprio) è pari complessivamente a 8,663 €/mq. Si tratta di un'area pertinenziale del fabbricato ad uso abitativo, quindi si ritiene che la stima degli indennizzi non sia congrua, anche in considerazioni di alcuni aspetti (presenza di impianti tecnologici del fabbricato, con conseguenti problematiche di sicurezza).

NON PERTINENTE: I valori indicati nel progetto definitivo sono indennità provvisorie, su cui in base alle disposizioni di legge la proprietà può presentare una propria valutazione

- b. L'area oggetto di vincolo espropriativo viene divisa in due parti dalla nuova strada, mantenendo sul lato nord della proprietà piccoli lacerti di pochi metri quadri di superficie, inutilizzabili (...)

ACCOGLIBILE: La piccola porzione residua del mappale 207 può essere inclusa nelle aree soggette ad esproprio; si precisa che le altre porzioni del mappale 237 saranno oggetto di occupazione temporanea ma non di esproprio.

3. **Comellini Raffaele, Comellini Raffaella** (PG 15442 del 27/03/2023 del Comune di Valsamoggia) chiedono:

- a. lo spostamento a sud della rotatoria (intersezione della nuova strada con la SP 88), a distanza tale da non impattare (o da ridurre l'impatto) sui fabbricati. Ritengono indispensabili le barriere antirumore su tutta la parte di strada prospiciente l'area cortiliva.

NON ACCOGLIBILE: Nella "Valutazione previsionale di impatto acustico" è stato considerato anche il ricettore in oggetto, sul quale non si prevedono superamenti dei limiti di legge. (pag. 178 della Relazione – Rapporto ambientale) "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 ai limiti di legge evidenziando pertanto la compatibilità del progetto".*

- b. Negli interventi di mitigazione non si parla della mancanza di servizi essenziali quali acquedotto, fognature, gas, connessioni internet  
NON PERTINENTE: Le richieste di dotazioni di servizi a rete oggi non disponibili non sono pertinenti al progetto oggetto di Accordo di programma
4. **Monari Maria Giovanna** (PG 15527 del 27/03/2023 del Comune di Valsamoggia)
    - a. Viabilità ciclabile via Don Minzoni incompatibile con la viabilità di progetto del PUA ambito AN.e sub c. Chiede modifica della previsione, espungendo il declassamento di via Don Minzoni e ubicando la pista ciclabile al di là del fosso che corre lungo la strada  
NON ACCOGLIBILE: L'assetto definito dal PUA prevede un ruolo secondario per la via Don Minzoni, in quanto gli accessi ai lotti residenziali avvengono dalla nuova viabilità di progetto, collegata a sud con via Calamandrei e viale Stazione, e a nord con via Bargellina. Il PUA prevede l'allargamento verso ovest della sede stradale di via Don Minzoni e verso sud della via Bargellina; pertanto il nuovo assetto della via Don Minzoni (come modificato nella stesura del progetto definitivo del marzo 2023) consentirà al nuovo quartiere di disporre di un nuovo collegamento ciclabile con il centro e la stazione di Crespellano, senza alcuna interferenza con la viabilità di progetto del nuovo comparto.
  5. **Bignami Marco** (PG 15662 del 28/03/2023 del Comune di Valsamoggia) Caseificio Cassoletta
    - a. Chiede che si preveda l'allacciamento al complesso con le reti acquedotto e gas;  
NON PERTINENTE: Le richieste di dotazioni di servizi a rete oggi non disponibili non sono pertinenti al progetto oggetto di Accordo di programma
    - b. Chiede in via subordinata la predisposizione a monte e a valle della rotonda per m.50 di due controtubi in ferro con all'interno le due tubazioni di adduzione dell'acqua e del gas.  
NON ACCOGLIBILE: La richiesta di predisposizione di controtubi, sentito anche Hera non è necessaria in quanto in caso di intervento per buona norma non si procede ad attraversare la rotatoria ma si fanno attraversamenti fuori dal perimetro della rotatoria stessa
  6. **Fini Costruzioni srl** (PG 16248 del 30/03/2023 del Comune di Valsamoggia) del Comune di Valsamoggia
    - a. Chiede l'eliminazione della previsione di declassamento della via Don Minzoni  
NON ACCOGLIBILE: L'assetto definito dal PUA prevede un ruolo secondario per la via Don Minzoni, in quanto gli accessi ai lotti residenziali avvengono dalla nuova viabilità di progetto, collegata a sud con via Calamandrei e viale Stazione, e a nord con via Bargellina. Il PUA prevede l'allargamento verso ovest della sede stradale di via Don Minzoni e verso sud della via Bargellina; pertanto il nuovo assetto della via Don Minzoni (come modificato nella stesura del progetto definitivo del marzo 2023) consentirà al nuovo quartiere di disporre di un nuovo collegamento ciclabile con il centro e la stazione di Crespellano, senza alcuna interferenza con la viabilità di progetto del nuovo comparto.
  7. **Dotti Claudia, Dotti Tiziana** (PG 16379 del 31/03/2023 del Comune di Valsamoggia) Chiedono:
    - a. di estendere l'esproprio ai mappali 269 e 106, interclusi dal progetto della nuova strada

ACCOGLIBILE

b. che sia predisposto un frazionamento e che siano rideterminati i confini delle aree oggetto di esproprio

IMPLICITAMENTE ACCOGLIBILE

c. che siano predisposte le opere necessarie per dotare il comparto di via Cassoletta delle condotte di acqua potabile, della rete di adduzione gas metano e della fibra  
NON PERTINENTE: Le richieste di dotazioni di servizi a rete oggi non disponibili non sono pertinenti al progetto oggetto di Accordo di programma.

8. **Malaguti Danila, Malaguti Silvano** (PG 16574 del 01/04/2023 del Comune di Valsamoggia)

a. chiedono inserimento di barriera acustica sul lato nord in corrispondenza della rotatoria, dello sviluppo complessivo di circa m.85 e dell'altezza di almeno m.3 con trattamento fonoassorbente sul lato del recettore, oltre alla piantumazione di alberi ed essenze arbustive sempreverdi, per mitigare polveri leggere e pesanti all'interno della proprietà

NON ACCOGLIBILE: *“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 ai limiti di legge evidenziando pertanto la compatibilità del progetto”.*

9. **Neri Filippo, Neri Maria Luisa** (PG 16575 del 01/04/2023 del Comune di Valsamoggia)  
Proprietari e coltivatori diretti di terreni Fg 26, mapp. 448 – 453 - 69. In base a considerazioni relative a:

a. Problema di gestione del flusso dei mezzi pesanti sulla rete stradale, che non risulta risolvibile con l'adozione della soluzione prevista dalla proposta di accordo

b. Situazione idrogeologica dell'area, con aggravio del rischio idraulico

c. Dato relativo all'impatto ambientale paesaggistico.

Ritengono che la soluzione relativa alla realizzazione della nuova viabilità non sia, dal punto di vista tecnico, ambientale e di sicurezza, accettabile e realizzabile.

Presentano opposizione generale alla proposta progettuale ed in particolare alla realizzazione della c.d. “nuova viabilità” di accesso allo stesso nella soluzione di cui alla proposta di Accordo

NON ACCOGLIBILE: Le questioni poste dalla proprietà sono state esaminate in sede di Conferenza dei Servizi e sono valutate in sede di ValSAT dall'Autorità competente.

La legge prevede che l'indennità di esproprio sia calcolata con riferimento sia al valore immobiliare delle aree, sia al ruolo del conduttore coltivatore diretto

### **PRESO ATTO CHE**

in attuazione della DGR 1795/2016, Arpae predispone 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 di ValSAT art. 5, comma 7, L.R. n. 20/2000 in merito al procedimento di AdP in variante agli strumenti urbanistici vigenti ai sensi dell'art. 60 L.R. n. 24/2017 per realizzazione di nuovo parco logistico in

località Crespellano in via Cassoletta, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

La Regione Emilia Romagna è autorità ambientale competente in relazione alla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale delle varianti specifiche ai piani metropolitani (PTM e PUM) proposte con il presente AdP. Le valutazioni del Servizio regionale competente, che sono state anticipate con nota del 15/12/2022 prot. n 1233070, esprimono una valutazione di sostanziale invarianza del progetto di riqualificazione dell'ambito produttivo a polo di grande logistica *dal punto di vista della valutazione ambientale degli effetti sull'area vasta.*

La Regione pertanto ritiene che, su area vasta, il progetto lasci sostanzialmente invariato quanto già valutato e assunto dal PTM per la definizione dei poli della grande logistica. Ritiene altresì che la valutazione della sostenibilità ambientale debba essere effettuata alla scala della pianificazione comunale. Per quanto attiene il PUMS, ritiene che non sussistano elementi di variazione rispetto all'obiettivo strategico, assunto da tale piano, in merito alla necessità di ridurre la dispersione territoriale (sprawl) della logistica.

In relazione ai criteri localizzativi richiesti dal PUMS:

1. *Nuovi insediamenti presso Interporto per merci che possono viaggiare su ferrovia.*
2. *Nuovi insediamenti negli ambiti dotati di casello autostradale e prossimi ai nodi di accesso al trasporto pubblico locale (per gli addetti) per le merci che utilizzano esclusivamente il trasporto su gomma.*
3. *Nuovi insediamenti presso l'aeroporto di Bologna per merci che utilizzano il trasporto aereo.*

Si prende atto che il proponente fa rientrare la proposta nel secondo criterio, tuttavia si osserva che il casello autostradale non ha attualmente un collegamento diretto con il nuovo insediamento, ed è la variante al PSC proposta con questo AdP che individua il tracciato della viabilità di accesso al nuovo ambito.

Il PSC variato individua altresì il sistema dei collegamenti ciclabili tra l'area in oggetto e i centri urbani contermini tra i quali quello di collegamento del parco logistico con la stazione ferroviaria di Crespellano, da attuare per iniziativa del Comune di Valsamoggia, avvalendosi della progettazione definitiva e delle risorse economiche (contributo straordinario) derivanti dall'attuazione dell'intervento. Si raccomanda di inserire nella Dichiarazione di Sintesi l'impegno a realizzare il collegamento ciclabile precedentemente all'avvio delle attività di logistica e nel rispetto delle condizioni sopra richiamate.

Il progetto di rigenerazione dell'ambito industriale dismesso dell'ex Beghelli, escludendo la quota di rigenerazione, comporta la trasformazione di 103.427 mq attualmente ad uso agricolo: 86.727 mq per la funzione di logistica e 16.700 mq per la viabilità di accesso al Comparto. In relazione a tale trasformazione si richiama il parere reso da ARPAE APAM laddove rileva come essa comporti un elevato consumo di suolo che va in controtendenza rispetto agli obiettivi della pianificazione europea e regionale confermati dalla legge urbanistica 24/2017. L'impegno indicato nella bozza di accordo di programma di mitigare la trasformazione non contiene la certezza che durante la redazione del PUG sia poi possibile individuare una così ampia superficie già urbanizzata in cui realizzare gli interventi di desigillazione a compensazione di quella consumata con l'accordo in corso di approvazione. Si chiede di motivare nella Dichiarazione di Sintesi la scelta operata e l'impegno assunto dal Comune, andando quanto più possibile ad individuare modalità, tempi, impegno economico e superfici a compensazione del consumo di suolo.

Nella valutazione delle alternative di collegamento stradale la soluzione 2 (nuova viabilità) viene preferita essenzialmente per i vantaggi trasportistici, rispetto agli svantaggi che comporta sia agli insediamenti rurali (edifici, aziende agricole) in termini di impatto nonché di creazione di aree

intercluse difficilmente utilizzabili, sia ai recettori residenziali per il rumore indotto dal transito dei mezzi pesanti afferenti l'insediamento logistico. Poiché l'analisi delle alternative è elemento fondante delle valutazioni ambientali, si chiede che nella Dichiarazione di Sintesi sia argomentato in modo più puntuale e quantificato il bilanciamento tra vantaggi e svantaggi a favore della soluzione 2.

In merito all'accessibilità dei dipendenti, le ipotesi hanno stimato un numero di addetti compreso in un range tra 315 e 430 addetti, di cui si ipotizza che il 30% utilizzerà il mezzo pubblico. Considerando la sostanziale assenza di mezzi pubblici che raggiungono il sito, si raccomanda di avvalorare tale ipotesi con impegni ulteriori rispetto a quello proposto di servizio da creare specificatamente per gli addetti all'impianto.

Il documento di Valsat riporta di una *“estrema difficoltà nella stima di un complesso di attività di cui non sono noti i caratteri specifici (operatori presenti, merceologie trattate, tecnologie impiegate, origini e destinazioni degli spostamenti, mezzi di trasporto utilizzati, ...)*”. Di fatto perciò le valutazioni sul carico urbanistico sono indicative e le simulazioni di traffico sono limitate all'inserimento sulle due rotatorie principali, casello e nuova bazzanese, e all'immissione sulla SP88. La simulazione verifica la funzionalità trasportistica delle intersezioni, mentre non viene valutato l'impatto complessivo sul sistema della mobilità afferente al casello di Valsamoggia.

Tale valutazione viene invece considerata nelle valutazioni sull'aria per le quali è stato considerato un flusso medio orario giornaliero. Per lo svincolo completo della A1 il dato attuale per i mezzi pesanti è di 2592 veicoli che diventa 3376 nello SDP, con un aumento di flusso medio di mezzi pesanti del 30%. Percentuali analoghe di aumento si ripropongono anche per le emissioni inquinanti, escludendo il contributo della A1.

Si prende atto della dichiarazione secondo cui *“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.”*

Si prende atto della dichiarazione secondo cui *“non è prevista la movimentazione di merci deperibili che richiedono il mantenimento della catena del freddo; pertanto nessun mezzo rimarrà acceso durante la sosta e nemmeno saranno in funzione gruppi frigoriferi sui mezzi.”*

Si raccomanda di inserire tali assunzioni nella Dichiarazione di Sintesi e nella stesura del testo dell'Accordo di Programma.

In merito al rumore, sono previste numerose opere di mitigazione nelle immediate vicinanze o sul confine del comparto; si tratta di:

- asfalto bassoemissivo tipo “Asphalt Rubber Gap Grade” per la nuova strada di accesso al comparto dall'ingresso fino ad oltre l'incrocio con via Cassoletta per un totale di circa 275m;
- duna in terra, sul confine Sud-Ovest del comparto di altezza compresa tra 3 e 2 m per una lunghezza complessiva di 125 m;
- barriera acustica in direzione del ricettore R01 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;
- barriera acustica in direzione dei ricettori R21, R22 di altezza variabile 3,0-2,0 m per una lunghezza totale di 100 m;
- le zone delle baie e le strade di accesso alle stesse saranno realizzate ribassate di 1,2 m rispetto al piano 0 dell'intervento.

Le simulazioni acustiche restituite su mappa dello stato di progetto evidenziano incrementi significativi ai recettori (R01 incremento tra 0,1 e 3,8 dB, R02 e R03 incremento tra 1,0 e 8,2 dB, R04 e R05 incrementi tra 1,2 e 3,1 dB, R18 e R19 incremento tra 1,6 e 3,8 dB). Tali incrementi

vengono attribuiti dalla relazione acustica al percorso dei mezzi in accesso ed uscita dalle baie, al traffico sulla nuova strada in progetto, alla movimentazione interna di autocarri, alla demolizione dei fabbricati esistenti.

Considerata l'incertezza sull'entità dell'incremento e sull'efficacia delle relative mitigazioni, si chiede di prevedere un monitoraggio acustico su tutti i recettori interessati dalle modifiche sonore, compresi quelli interessati dall'aumento del traffico sulla viabilità fino alla immissione in A1 o sulla Nuova Bazzanese. Si raccomanda altresì di individuare nella Dichiarazione di Sintesi un limite di accettabilità degli incrementi acustici riscontrabili ad attività avviate, determinando anche gli impegni che si assumeranno in termini da adeguamento delle mitigazioni laddove si riscontrino tali maggiori impatti acustici.

In merito alla stesa di asfalto bassoemissivo, si raccomanda di specificare il soggetto che prende in carico, sia in termini operativi che di risorse, la manutenzione e periodica sostituzione del manto di asfalto al fine di garantire l'abbattimento acustico.

In merito al rischio idraulico viene specificato che la futura area edificata non comporterà un'alterazione sostanziale della morfologia del terreno, mantenendo il medesimo franco idraulico nei confronti dei corpi idrici circostanti. Con riferimento a quanto evidenziato dal Consorzio della Bonifica Renana, si raccomanda di chiarire come tale affermazione possa raccordarsi con l'opera di mitigazione del rumore che prevede "le zone delle baie e le strade di accesso alle stesse saranno realizzate ribassate di 1,2 m rispetto al piano 0 dell'intervento".

Si richiamano inoltre alcuni aspetti evidenziati dagli Enti competenti che rientrano a pieno titolo nelle valutazioni di sostenibilità ed ai quali si chiede di dare riscontro nella Dichiarazione di Sintesi:

- Viabilità di accesso al comparto. La valutazione delle alternative non è completa in riferimento agli aspetti ambientali e la nuova strada determina un incremento di circa il 15% del consumo di suolo derivante dalla realizzazione del solo parco logistico, occupando una superficie di terreno attualmente ad uso agricolo; la strada di collegamento alla bretella di raccordo tra Nuova Bazzanese e casello autostradale divide nettamente un fondo agricolo determinandone l'interclusione della parte posta a nord tra le strade e la confinante area ad uso industriale rendendola maggiormente appetibile a future trasformazioni verso utilizzi diversi da quello agricolo, che a sua volta potrà determinare ulteriore consumo di suolo.
- Consumo di suolo. L'intervento nel suo complesso prevede un elevato consumo di suolo (ca. 10 ha) che va in controtendenza rispetto agli obiettivi della pianificazione europea e regionale confermati dalla legge urbanistica 24/2017 che ha tra i suoi obiettivi fondanti proprio il consumo di suolo a saldo zero.
- Qualità del suolo, demolizione edifici e terre e rocce da scavo. All'interno dell'ambito oggetto di trasformazione saranno realizzate le vasche di laminazione, che hanno destinazione a verde, per le quali dovranno essere rispettati i limiti di concentrazione più restrittivi di Colonna A.
- Rumore 1. Sono previsti diversi e consistenti aumenti dei livelli di rumore ai recettori, pur non essendo stati riscontrati dalla simulazione superamenti dei limiti delle fasce di pertinenza stradale o della classificazione. Tuttavia si ritiene corretto non aggravare ulteriormente l'esposizione acustica dei recettori residenziali presenti.
- Rumore 2. (art. 8 del D.P.R. 142/04) Nel caso di infrastrutture esistenti, gli interventi di risanamento acustico per il rispetto dei limiti di cui agli articoli 4, 5 e 6 dello stesso D.P.R. rimarranno a carico del titolare della concessione edilizia o del permesso di costruire, se rilasciata dopo la data di entrata in vigore del decreto stesso.
- Atmosfera. Il nuovo polo genererà inevitabilmente un aumento dei flussi di traffico sui tratti stradali di interesse, con un aumento giornaliero di mezzi leggeri e pesanti sul raccordo e

sulla Bazzanese con conseguente incremento delle emissioni inquinanti in un'area già significativamente impattata in cui, come richiesto dal PAIR, deve trovare applicazione il principio di non aggravio delle emissioni. Le dotazioni a verde previste (800 nuovi impianti arborei) non sono in grado di mitigare le nuove emissioni di CO2 introdotte dalla sorgente "traffico".

- **Sicurezza stradale.** Per quanto riguarda il tema del possibile incremento del traffico pesante che potrebbe verificarsi sull'esistente cavalcavia della SP88 sull'autostrada A1, è necessario attenersi al rispetto dei limiti di peso e sagoma stabiliti dall'Ente gestore della stessa SP88.
- **Possibili accordamenti al casello A1.** Nel caso in cui si verificassero accordamenti in entrata e uscita dal casello, il Comune dovrà realizzare gli interventi necessari per ripristinare la funzionalità dell'immissione dalla A1 alla SP 88, compresa di eventuali *shunt*.
- **Rischio idraulico.** La pericolosità di inondazione dell'area come indicata dal Piano di Gestione Rischio Alluvione (PGRA) deve essere affrontata insieme alla necessità, per problematiche acustiche, di abbassare l'area delle baie di carico di circa 1,20 metri rispetto alla quota 0 di progetto.

Sono inoltre state presentate 9 osservazioni, alcune suggeriscono usi diversi per le aree intercluse, altre chiedono mitigazioni acustiche, altre si oppongono alla nuova strada o al declassamento della via Don Minzoni. Si raccomanda di riportare nella Dichiarazione di Sintesi adeguate motivazioni delle posizioni che si intende assumere in risposta a tali osservazioni.

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>  
(*lettera firmata digitalmente*)<sup>3</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 Arpae Emilia-Romagna (triennio 2019-2022) istituiti con D.D.G. n. 96/2019 e revisionati da ultimo con D.D.G. n. 59/2021.

<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.