

**Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 40500/2023**

**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 della variante al PUA di iniziativa privata relativo al Comparto D7.1-AP\_3\* per l'attuazione del lotto 10 sito a Osteria Nuova in via Ducati Lamborghini**

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

**Autorità procedente: Comune di Sala Bolognese**

**PREMESSO CHE:**

- in data 17/05/2023 (PG n. 29509 della CM BO) il Comune di Sala Bolognese ha indetto la Conferenza dei servizi decisoria sul procedimento in oggetto, da effettuarsi in forma semplificata e in modalità asincrona. Ha reso disponibile il link alla relativa documentazione, invitando ad esprimere parere:
  - AUSL di Bologna
  - Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile - Servizio Area Reno
  - HERA S.p.A.
  - HERA LUCE
  - ATERSIR
  - Consorzio della Bonifica Renana
  - Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio
  - Telecom Italia S.p.A.
  - ENEL DISTRIBUZIONE S.p.A.
  - ARPAE
  - Polizia Locale Intercomunale Sala Bolognese – Anzola dell'Emilia
  - Comune di Sala Bolognese - Servizio Ambiente e Servizio LLPP – Patrimonio – Manutenzioni
- in data 31/05/2023 (PG/2023/96317) la CM BO ha inviato al Comune di Sala Bolognese una richiesta di chiarimenti e di integrazioni;
- in data 5/09/2023 (PG/2023/151016) il Comune di Sala Bolognese ha inviato ad AUSL, Soprintendenza, ARPAE APAM e Consorzio della Bonifica Renana un sollecito ad esprimere il parere di competenza;
- in data 3/11/2023 (PG n. 65013/2023 della CM BO) il Comune di Sala Bolognese ha inviato una nota di risposta alla richiesta di alla richiesta di chiarimenti inviata il 31/05/2023 dalla CM BO;
- con invii del: 9/08/2023 (PG n. 16444/2023 della CM BO); 17/10/2023 (PG n. 20838/2023 della CM BO) e 9/11/2023 (PG n. 22705-22706-22710 della CM BO) il Comune di Sala Bolognese ha inviato integrazioni.
- in data 13/11/2023 (PG n. 67392/2023 della CM BO) il Comune di Sala Bolognese ha attestato che:
  - tutta la documentazione relativa al procedimento è stata depositata presso la sede del

Comune di Sala Bolognese per 60 giorni a decorrere dal giorno 24/05/2023, con scadenza del deposito per la presentazione delle relative osservazioni in data 23/07/2023;

- la pubblicazione sul BURERT è avvenuta in data 24/05/2023 n. 130 (parte seconda – N.16);
- entro il periodo di deposito non sono pervenute osservazioni da parte di soggetti privati;
- con comunicazione del 22/11/2023, in atti al PG/2023/198923, 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 7/12/2023.

#### **CONSIDERATO CHE:**

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

F:\PIANIF-TERR\PIANURB\PUA\_ PP in formazione\SALA BOLOGNESE\VAR PUA D7\_1\_AP3\_LOTTO 10 Osteria Nuova

In data 31/05/2023 (PG/2023/96317) la CM BO ha evidenziato che la richiesta da parte dell'attuatore è pervenuta presso gli uffici comunali in data 28/12/2021, integrata successivamente in data 05/01/2022 e 07/04/2023.

L'Accordo Territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna, sottoscritto tra la Città metropolitana e la Regione Emilia-Romagna in data 01/08/2022, all'art 5 "criteri per il contenimento della funzione logistica" richiama la necessità di *"concludere tutti i procedimenti che sono stati avviati entro la data della seduta conclusiva del tavolo interistituzionale (12 luglio 2022) istituito al fine della sottoscrizione di un accordo territoriale con la Regione Emilia Romagna (ossia i piani attuativi - PUA o PP - avviati formalmente ante 1° gennaio 2022, con la loro adozione, in caso di piani attuativi di iniziativa pubblica, ovvero con la presentazione al comune degli elaborati completi del piano, in caso di piani attuativi di iniziativa privata...."*

La CM BO ha quindi chiesto al Comune di Sala Bolognese di attestare che, entro il termine suddetto, sono stati presentati al Comune gli elaborati completi del Piano in oggetto.

In data 3/11/2023 (PG n. 65013/2023 della CM BO), in risposta alla richiesta della CM BO, il Comune di Sala Bolognese ha chiarito quanto segue:

- L'Accordo di Programma (AdP) per l'attuazione della prima fase dell'Ambito produttivo "Tavernelle" è stato ratificato dal Comune di Sala Bolognese con DCC n. 45/2009, in attuazione dell'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunali dell'Associazione Terre d'Acqua, a sua volta approvato con DCC n.45/2005.
- L'AdP del 2009 ha anche valenza di PUA relativamente alle sottozone incluse, cioè:
  - sottozona D.7.1, ora D.7.1- AP\_3\*;
  - sottozona D.7.2, ora D.7.2- AP\_3\*;
  - sottozona D.7.3, ora D.7.3- AP\_3\*;
  - comparto 143, ubicato in Comune di Calderara di Reno.
- La Convenzione per l'attuazione del comparto D7.1-AP\_3\* è stata sottoscritta in data 19/07/2017.
- Con Collegio di Vigilanza tenutosi del 18/10/2017 (verbale ratificato con D.G.C. di Sala Bolognese n. 101 del 27/07/2018 e con Atto del Sindaco Metropolitano n. 170 del 01.08.2018), sono state modificate le opere extracomparto in carico al comparto produttivo D.7.1-AP\_3\*, sostituendo gli interventi originariamente previsti con una rotatoria con sottopasso ciclopedonale, tra la S.P.3 "Trasversale di Pianura" e la via Gramsci.
- Nel Collegio di Vigilanza del 2 aprile 2019 la validità dell'AdP è stata prorogata oltre il termine

di naturale scadenza, previsto per il 20/05/2019, per ulteriori cinque anni (e, quindi, fino al 20/05/2024).

- Il Collegio di Vigilanza del 15/01/2020 ha disposto di modificare l'AdP ai sensi dell'articolo 60 della LR n. 24/2017 per i seguenti aspetti:
  - eliminazione dell'obbligo di realizzare il Centro di Produzione Pasti, in quanto già realizzato presso altro Comune all'interno dell'Unione Terre d'Acqua. Nell'Accordo di Programma del 2009 era previsto che il Centro Produzione Pasti venisse realizzato a carico del D.7.3-AP\_3\*, ma su un terreno di proprietà D.7.1-AP\_3\* denominato Lotto 10;
  - ridefinizione degli obblighi a carico dei soggetti attuatori;
  - ridefinizione delle opere di interesse pubblico da realizzare;
  - superamento dei limiti (50% della Sc) all'insediamento della funzione di logistica specializzata previsti nei PUA.
- In data 01/09/2021, il Sindaco Metropolitano, con Decreto Sindacale n. 8 (P.G. 51786/2021), ha approvato le Modifiche sostanziali all'Accordo di Programma.
- A seguito di queste modifiche:
  - è possibile estendere nelle sottozone D.7.1-AP\_3\*, D.7.2-AP\_3\* e D.7.3-AP\_3\* gli insediamenti per "Attività di trasporto e logistica" fino al 100% della SC, previa assunzione di apposita variante ai rispettivi PUA e relativa VALSAT;
  - il Lotto 10 assume destinazione produttiva con indice Uf pari a 0,40 mq/mq e con gli stessi usi previsti per il comparto D7.1-AP\_3\* così come variati dalla modifica all'Accordo di Programma. La capacità edificatoria ad uso logistico del Lotto 10 potrà essere autorizzata solo previa procedura di presentazione di un PUA con relativa VALSAT. Il D.7.1-AP\_3\* dovrà cedere il Lotto 10 al Comune di Sala Bolognese, ovvero in alternativa, ad insindacabile giudizio del soggetto Attuatore, corrispondere all'Ente l'equivalente importo economico da concordarsi fra le parti, previa perizia di stima da parte di un tecnico scelto dall'Amministrazione comunale.

Sempre nella medesima nota del 3/11/2023 il Comune di Sala Bolognese inoltre:

- ha dato atto che in data 28/12/2021, con protocollo in data 05/01/2022, il Soggetto Attuatore ha depositato - entro i termini indicati dalla deliberazione della Giunta Regionale n. 1956 del 22/11/2021 ed in ottemperanza a quanto disposto delle Modifiche sostanziali all'Accordo di Programma la proposta di variante al PUA del comparto D.7.1- AP\_3\*, finalizzata:
  - a dare attuazione alle previsioni del Lotto 10, la cui capacità residua di 5.200 mq di SU risulta da destinare ad "Attività di trasporto e logistica",
  - ad estendere agli insediamenti ivi realizzati e/o da realizzare e/o da ultimare la destinazione per "Attività di trasporto e logistica" fino al 100% della SC
- ha dato atto che la proposta di variante al PUA, così come depositata agli atti del Comune in data 28/12/2021 è stata corredata dai relativi elementi essenziali, anche se poi i relativi elaborati hanno formato oggetto di aggiornamento "dinamico" in correlazione allo stato di progressiva attuazione delle previsioni (di PUA vigente, di cui alla Convenzione del 2017) relative:
  - all'ultimazione del secondo stralcio opere di urbanizzazione (assentite con PdC 5/2017 e successive comunicazioni di proroga),
  - alla realizzazione dell'edificio (allo stato ultimato), assentito con PdC n. 1/2022 e alle determinazioni conseguenti all'intervenuta effettuazione della specifica perizia (richiesta dalle modifiche sostanziali dell'Accordo di Programma, approvate nel 2021) per la determinazione del valore di acquisizione onerosa delle capacità edificatorie assegnate al Lotto 10.
- ha dichiarato che, tenuto conto che le procedure legate alla perizia di stima del Lotto 10 e alla corresponsione del suo valore al Comune di Sala Bolognese si sono svolte nel corso del 2022, così come nel medesimo arco temporale sono stati effettuati gli interventi residui previsti dal

PUA vigente, il Soggetto attuatore ha potuto soltanto nel 2023 inviare l'aggiornamento di alcuni atti, quali la convenzione urbanistica aggiornata con le risultanze delle attività e degli interventi (residui) medio tempore effettuati.

- ha dato atto che per quanto riguarda le opere pubbliche e di interesse pubblico extra comparto a valere sul contributo di sostenibilità fino a € 1.841.920,00:
  - il Soggetto Attuatore ha predisposto la progettazione di fattibilità tecnica ed economica della pista ciclabile Longara – Castel Campeggi, per un valore complessivo di € 70.000,00. La Giunta Comunale di Calderara di Reno ha approvato il Progetto Esecutivo dell'opera con DGC n. 143 del 6/12/2022;
  - il Soggetto Attuatore ha altresì realizzato la rotatoria con sottopasso ciclopedonale tra la SP 3 Trasversale di Pianura e la Via Antonio Gramsci del Comune di Sala Bolognese. Con Determina del Direttore della IV Area Tecnica n. 91 del 24/02/2023 è stato approvato il relativo collaudo tecnico-amministrativo e l'autorizzazione allo svincolo della fidejussione bancaria;
- ha specificato che l'insediamento di attività di logistica nel Lotto 10 dovrà contribuire ai requisiti APEA e al versamento diretto della quota del contributo di sostenibilità prevista dal PUMS (€ 41.600, pari al 20% di 5.200 mq x 40 €/mq), mediante il contributo di sostenibilità, da applicare a carico dei soggetti attuatori di almeno 40 €/mq. Inoltre, vi è l'obbligo di corresponsione della quota relativa agli oneri di urbanizzazione secondaria nella misura del 50%: 5.200 mq x 4,20 € x 50% = 10.920,00 €. Tali somme verranno corrisposte dal Soggetto Attuatore in correlazione alla presentazione e successivo rilascio del permesso di costruire del fabbricato

In base all'Accordo di Programma del 2009, così come aggiornato Determina Dirigenziale n. 291 del 18 luglio 2017 – la sottozona D.7.1-A.P.\_3\* è caratterizzata dai seguenti dati metrici essenziali:

Superficie territoriale complessiva (ST) = mq. 147.230,00  
Indice di utilizzazione territoriale (escluso Lotto 10) = (UT) 0,3057 mq/mq  
Superficie Complessiva edificabile ammessa = mq. 46.048,21  
Standard urbanistici richiesti (verde e parcheggi) = mq. 22.084,50  
Standard urbanistici di progetto (verde e parcheggi) = mq. 33.545,00.

Le Norme Tecniche della variante di PUA prevedono il mantenimento della titolarità in capo al Soggetto Attuatore del Lotto 10 e correlati diritti edificatori (per mq. 5.200,00 di SC) e la corresponsione al Comune di Sala Bolognese del relativo acconto (di € 159.250,00) sul prezzo determinato da apposita perizia.

#### Dalla Bozza Atto Modificativo e Integrativo.pdf (integrazioni):

I dati metrici del Piano Urbanistico Attuativo, così come modificato con la variante di PUA in oggetto, sono i seguenti:

Superficie Territoriale Complessiva: mq. 147.230,00  
Indice di utilizzazione territoriale - escluso Lotto 10 - (Ut): 0,3057 mq/mq  
Superficie edificabile (Sc) prevista dal PUA originario mq. 46.048,21 (mq. 45.008,21 + mq 1.040,00 = mq. 46.048,21);  
Indice di utilizzazione territoriale Lotto 10 (Ut) 0,40 mq/mq  
Superficie edificabile (Sc) Lotto 10 mq. 5.200,00 (mq. 13.000,00 x 0,40 mq/mq)  
SC complessiva mq. 51.248,21 (mq. 46.048,21 + mq. 5.200,00)  
Dotazione di standard (verde e parcheggi) richiesta mq. 22.084,50  
(ST x 0,15 = mq. 147.230,00 x 0,15)  
Dotazioni di standard (verde e parcheggi) in progetto mq. 33.545,00 > mq. 22.084,50.

Dalle NTA della variante di PUA:

Sup. Permeabile richiesta per le APEA Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate SP  $\geq$  25% ST:  
147.230 mq x 25% = 36.807 mq SP richiesta

Verde pubblico realizzato: 26.136,83 mq

Verde pertinenziale realizzato/in progetto: Lotti A-B 4.661 mq + Lotto C 36.378 mq + Lotto 10 1.600

mq = 42.639 mq

Totale SP 26.137 mq + 42.639 mq = 68.776 mq > 36.807 mq

Le NTA del PUA prevedono che la capacità edificatoria (SC) in capo al Lotto 10, pari a mq. 5.200,00, unitamente alla capacità edificatoria eventualmente residua degli altri lotti, potrà essere trasferita al lotto C senza che questo necessiti di variante al PUA.

Nel caso di cui sopra, il Lotto 10 rimarrà disponibile per eventuali allocazioni di parcheggi aggiuntivi o di sviluppi regolamentati dalla normativa Regionale senza che questo comporti variazione al PUA.

Si dà atto che per effetto della dotazione di standard già reperita, così come meglio dimostrata al precedente art. 3, la realizzazione della SC assegnata al Lotto, pari a mq. 5.200,00, non è oggetto di reperimento di ulteriore dotazione di standard, essendo il relativo fabbisogno già stato assolto.

Poiché il progetto del/dei capannoni è ancora indeterminato, come le attività che vi si potranno svolgere, anche la documentazione ambientale risulta insufficiente a consentire un'adeguata individuazione e valutazione della significatività degli effetti sull'ambiente connessi all'implementazione del piano.

Non sono state considerate alternative, anche perché la proposta tiene aperte opzioni progettuali diverse, non essendo ancora definito se la nuova SU verrà impiegata per edificare un nuovo edificio o per ampliarne uno esistente.

E' stato presentato un piano di monitoraggio che tiene conto di quanto già precedentemente previsto nel piano di monitoraggio previsto in sede di VAS del 2009. Propone di monitorare le componenti ambientali più sensibili coinvolte dall'intervento:

Aria: (fase gestione) monitoraggio dei livelli di inquinanti atmosferici - annuale

Rumore: (fase gestione) monitoraggio acustico della durata di 24 ore presso i ricettori sensibili abitativi che si troveranno più vicini al perimetro della futura APEA stessa, ma esterni a questa - annuale

Acque superficiali e sotterranee:

- Acque superficiali: misure della qualità delle acque in corrispondenza dello Scolo Cannocchietta e del Canale Collettore delle Acque Basse, a monte ed a valle degli scarichi delle vasche di laminazione del comparto, con frequenza e tipologia di analisi da stabilire in accordo con gli Enti;

- Acque sotterranee: 2 piezometri per comparto, allo scopo di analizzare la qualità delle acque a monte ed a valle dei singoli comparti. Frequenza dell'analisi e sue caratteristiche saranno da stabilire in accordo con gli Enti.

Il piano non interessa un'area della Rete Natura 2000.

Valsat

Il documento di Valsat riporta che i vincoli che insistono sull'ambito sono:

- Aree potenzialmente inondabili. Sono aree contraddistinte da un rischio di potenziale allagamento dovuto alla vicinanza con il fiume Reno. Nelle Schede dei Vincoli del PSC,

viene stabilito che gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati ed il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante.

- Dossi e paleodossi. All'art. 7.6 c.8 del PTCP viene specificato che sui dossi di pianura sono vietate le attività che possano alterare negativamente le caratteristiche morfologiche ed ambientali in essere. Le Schede dei Vincoli del PSC aggiungono che non potranno pertanto essere previsti interventi edilizi o infrastrutturali che comportino rilevanti modificazioni morfologiche, in termini di sbancamenti e/o riporti; qualora sia necessario realizzare interventi infrastrutturali che comportino una rilevante modifica dell'andamento planimetrico o altimetrico della morfostruttura, il progetto di tali interventi dovrà essere accompagnato da uno studio di compatibilità idraulica e di inserimento e valorizzazione paesistico ambientale.
- Variante di coordinamento tra i Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno e il Piano Gestione Rischio Alluvioni. L'area è classificata in pericolosità idraulica P3 sul reticolo naturale (Torrente Lavino) e in P2 sul Reticolo secondario.

Il documento di Valsat aggiornato riporta che "la variante di P.U.A. Sottozona D.7.1 - AP3 prevede la trasformazione dell'edificio DC2 già esistente al 100% di funzione logistica e la nuova realizzazione di n. 2 edifici DC3 e DC4 rispettivamente di superficie pari a circa 16.000 mq, e 5.200 mq.

Il documento di Valsat rimanda alla relazione illustrativa di PUA ed alle Norme Tecniche di attuazione per una più approfondita disamina dei contenuti della variante PUA.

## ACQUE

Per quanto riguarda la laminazione, è stata presentata una Relazione di inquadramento idrologico-idraulico, in risposta alle richieste di integrazioni formulate dal Consorzio della Bonifica renana, revisionando *"i conteggi in relazione ai volumi minimi di invaso sulla base dei parametri urbanistici minimi di superficie permeabile da realizzare secondo la normativa del singolo lotto (art. 8 NTA indica SP=20% della S. scoperta) tenuto conto del fatto che il lotto C DC2 ed il lotto A-B DC3 sono stati già realizzati"*.

La Relazione riporta che il volume minimo di laminazione da garantire per l'intera sottozona risulta pari a  $500 \text{ m}^3/\text{Ha} \times 9,58 \text{ Ha} = 4.794,4 \text{ m}^3$ .

Ad oggi la Sottozona D.7.1 - AP3 risulta già servita da una vasca di raccolta delle acque piovane a cielo aperto con scarico finale nello Scolo Canocchietta Superiore.

Tale vasca presenta le seguenti dimensioni: ml. 30 x ml. 199.90 , sezione media mq. 28.60 con un volume di invaso pari a  $5.717 \text{ m}^3 (> 4.794,4 \text{ m}^3)$ .

Le acque scolanti le superfici trasformate appartenenti alla Sottozona D.7.1- AP3 sono coltate all'interno della vasca A esistente per poi essere immesse all'interno dello Scolo Canocchietta Superiore, per il quale scarico è già stata ottenuta l'autorizzazione da parte del Consorzio di Bonifica con Concessione n°2014 del 15/10/2001 del Consorzio di Bonifica Reno-Palata (poi incorporato nel Consorzio di Bonifica Renana). L'immissione nello Scolo Canocchietta Superiore è costituita da una tubazione Ø 315 PVC esistente, dotato di clapet, come da concessione autorizzata, per impedire il rigurgito di acque verso monte durante gli eventi di piena dello Scolo stesso.

L'area è classificata in pericolosità idraulica P3 sul reticolo naturale (Torrente Lavino) e in P2 sul Reticolo secondario.

Sono state presentate due Valutazioni del rischio idraulico, una riferita al reticolo idrico minore (Scolo Canocchietta Superiore) e una al torrente Lavino, dalle quali sono tratte le informazioni che seguono.

L'area si presenta interamente pianeggiante con una quota media di circa 26 m s.l.m.

Da un punto di vista idrografico l'area in oggetto ricade all'interno del bacino idrografico Canocchia superiore; si rileva la presenza esclusiva di un fosso di scolo lungo il lato est dell'area di intervento.

Tra l'alveo del Torrente Lavino e l'area di progetto si interpone una distanza di circa 2000 metri con interposto l'intero Borgo di Osteria Nuova. L'intera area interposta tra l'area di progetto ed il Torrente Lavino risulta pianeggiante ad una quota compresa tra 25 e 29 metri s.l.m.

Nell'ambito delle attività di rilievo preliminare dei luoghi, in data 03/03/2021 è stato effettuato un rilievo topografico di dettaglio dell'alveo del Torrente Lavino in corrispondenza di n. 7 sezioni, dal quale emerge che:

- la geometria dell'alveo del Torrente Lavino è caratterizzata da un alveo inciso contenuto all'interno di due argini laterali.
- il fondo dell'alveo del Torrente Lavino in questa porzione territoriale risulta mediamente -5,5 metri rispetto al colmo dell'argine laterale

Si è poi proceduto alla ricostruzione della scala delle portate in corrispondenza delle suddette sezioni al fine di valutare il tirante idrico in occasione di eventi con tempo di ritorno 25 anni, 100 anni e 200 anni.

Il tratto indagato (sez.1-1; sez.7.7) coincide con il tratto vallivo del Torrente Lavino ed ha uno sviluppo di circa 1.200 metri

Le sezioni di deflusso presentano un'adeguata officiosità.

Dall'analisi delle portate del Torrente Lavino emerge quanto segue:

- la portata di piena pari a 95,66 mc/s (per cui assimilabile ad una portata con  $T_r=15$  anni) transita all'interno dell'alveo mantenendo un franco di sicurezza di  $F=2,75$  m
- la portata di piena pari a 149,73 mc/s (per cui assimilabile ad una portata con  $T_r=25$  anni) transita all'interno dell'alveo mantenendo un franco di sicurezza di  $F=1,46$  m
- la portata di piena pari a 217,56 mc/s (per cui assimilabile ad una portata con  $T_r$  compreso tra 100 e 200 anni) transita all'interno dell'alveo mantenendo un franco di sicurezza di  $F=0,72$  m
- la portata di piena pari a 298,25 mc/s (per cui assimilabile ad una portata con  $T_r$  maggiore di 200 anni) transita a filo dell'alveo senza fuoriuscire dallo stesso.

Per quanto sopra con riferimento alla sezione (7-7') di alveo più prossima all'area di intervento si rileva l'assenza di un rischio idraulico a carico dell'area di intervento medesima anche per portate con tempo di ritorno poco superiori ai 200 anni.

In ogni caso l'intervento in oggetto per quanto concerne la nuova costruzione sarà realizzato in conformità a quanto previsto dall'art 61 NTA del PSC di Sala Bolognese.

Con particolare riferimento alla quota del piano finito del fabbricato DC3 in corso di attuazione (PDC 1/2022) la stessa è impostata a 23,96 m s.l.m. quota superiore di circa 2 metri rispetto alla quota pre-esistente del piano campagna variabile tra 21,7 e 22 m s.l.m. Risulta pertanto rispettato il criterio di sopraelevazione -di almeno 50 cm -di cui all'art. 61 NTA – PSC sopra riportato

Rimane inteso che al fine di garantire una buona officiosità dell'alveo del torrente Lavino dovranno essere mantenute in opera :

- costanti misure di manutenzione ordinaria con interventi di sistemazione delle sponde e della vegetazione
- interventi di manutenzione straordinaria per l'asportazione di materiale alluvionale sedimentato sulle golene, nelle parti a maggiore sofferenza idraulica dei tratti arginati al fine di prevenire il progressivo restringimento delle sezioni di deflusso dove la pendenza di fondo del corso d'acqua è più scarsa con un tendenziale diminuzione del franco arginale

Per quanto riguarda la pericolosità idraulica riferita allo Scolo Canocchietta superiore è stato eseguito un sopralluogo in campo con identificazione di n. 10 sezioni rappresentative e relativo rilievo topografico. Dall'analisi delle sezioni emerge che lo Scolo Canocchietta Superiore è caratterizzato da un alveo inciso contenuto all'interno di due argini laterali e che il fondo medio dell'alveo in corrispondenza dell'area rilevata si attesta ad una quota media di circa 20,8 m s.l.m. e ad una quota compresa tra -1,5 e -2,4 metri rispetto al colmo degli argini laterali.

Si è poi proceduto alla ricostruzione della scala delle portate in corrispondenza delle suddette

sezioni al fine di valutare il tirante idrico in condizioni di medio deflusso ipotizzato con una quota di scorrimento pari a 0,25 e a 0,5 metri di franco rispetto agli argini laterali.

Le sezioni di deflusso presentano un'adeguata officiosità.

Dall'analisi delle portate emerge che lo Scolo Canocchietta Superiore presenta una portata media di deflusso in corrispondenza della sezione P7 compresa tra 7,04 m<sup>3</sup>/s e 9,86 m<sup>3</sup>/s mantenendo un franco di sicurezza rispettivamente di F=50 cm e 25 cm rispetto agli argini laterali ed una portata media di deflusso in corrispondenza della sezione P8 compresa tra 10,52 m<sup>3</sup>/s e 13,84 m<sup>3</sup>/s mantenendo un franco di sicurezza rispettivamente di F=50 cm e 25 cm rispetto agli argini laterali. Lo scarico previsto all'interno dello Scolo Canocchietta Superiore a seguito dell'intervento in progetto sarà pari a 60 l/s come da concessione del Consorzio di Bonifica del 15/10/2001.

Tale portata immessa (pari a circa allo 0,5% della portata media di deflusso del canale in corrispondenza della sezione P8 compresa tra 10,52 m<sup>3</sup>/s e 13,84 m<sup>3</sup>/s) determinerà un incremento del tirante idrico rispetto alla portata di 13.840 l/s irrilevante con un franco di sicurezza pressoché pari a 25 cm rispetto agli argini laterali. Allo stesso modo anche considerando di scaricare una portata pari al valore soglia di 10 l/s-ha di superficie scolante impermeabile e cioè pari a 95 l/s (dato che la superficie scolante impermeabile risulta pari a 9,58 ha) - si determinerebbe un incremento del tirante idrico rispetto alla portata di 13.840 l/s irrilevante.

Sulla base di quanto sopra, il tecnico estensore dello studio valuta che l'intervento di progetto e la relativa portata allo scarico determinata dalle misure di invarianza idrologica-idraulica siano da ritenersi idraulicamente compatibili con l'adiacente presenza dello Scolo Canocchietta Superiore senza determinare condizioni di aggravio del rischio idraulico.

## MOBILITA'

Nel 2018 il Comune di Sala Bolognese ha avviato una "Manifestazione di interesse" di proposte per l'attuazione del PSC delle aree incluse nell'ambito produttivo "Tavernelle" che ha prodotto uno "Studio viabilistico – Descrizione del sistema viario e della rete di accesso" redatto da TRM Engineering di Monza nel settembre 2018. Tale studio ha considerato un ampio sistema viario e numerosi scenari, con diversi orizzonti temporali, in base ai futuri assetti insediativi ed infrastrutturali previsti.

Obiettivo del presente studio è stato pertanto quello di approfondire gli effetti indotti dalla realizzazione degli interventi previsti per la sottozona D7.1 rispetto al contesto viario limitrofo e con riferimento alle attività che potrebbero effettivamente insediarsi.

Nell'ambito di intervento è stato già realizzato ed è attivo un lotto di circa 30.000 mq (DC2) per il quale si prevede la trasformazione al 100% di funzione logistica. Il progetto riguarda inoltre il completamento dell'ambito tramite la realizzazione di 2 nuovi edifici (DC3 e DC4) a destinazione logistica, per circa 31.000 mq di superfici coperte complessive, oltre ad aree a parcheggio ed a verde.

Per la ricostruzione dello stato di fatto sono state condotte specifiche indagini di traffico lungo la viabilità, assi stradali e intersezioni, cui è affidata l'accessibilità all'ambito in esame. A integrazione dei dati quantitativi rilevati si è fatto inoltre riferimento ai Big Data per la mobilità (TomTomMove e Google) per la valutazione qualitativa delle condizioni del deflusso veicolare nel quadro territoriale di riferimento.

Per le verifiche di impatto si è fatto riferimento ai consueti manuali di riferimento per le valutazioni trasportistiche (HCM Highway Capacity Manual) ed a strumenti informatici di simulazione del traffico veicolare per la verifica delle intersezioni.

A livello locale, via Gramsci costituisce l'asse principale comunale mentre l'area di intervento è localizzata in corrispondenza dell'innesto di via Ducati e Lamborghini con via Stelloni Ponente tramite un'intersezione a goccia. Tutte le intersezioni dell'ambito sono risolte a raso, con stop o precedenza, e gli assi stradali risultano generalmente a carreggiata unica e ad una corsia per senso di marcia. Via Ducati e Lamborghini è una strada senza uscita a servizio degli insediamenti

esistenti. Via Turati, a Nord del comparto produttivo, prosegue con una sezione di calibro ridotto fino a via Calanchi, strada su cui vige il divieto di transito per i mezzi pesanti. Tale limitazione è inoltre presente su via Stelloni, in direzione di Osteria Nuova, all'altezza di via Labriola.

Le viabilità percorribili dai mezzi pesanti risultano pertanto via Valtiera (collegamento con la SP568) e via Stelloni Ponente (collegamento con la SP18). Via Valtiera si innesta su via Stelloni Ponente e sulla SP568 con uno stop mentre nell'intersezione con la SP18 sono presenti rampe e canalizzazioni per le svolte. Tutti i rimanenti innesti su via Stelloni sono regolati da precedenza mentre il suo innesto su via Gramsci è regolato da uno stop.

I principali itinerari di collegamento tra l'ambito Tavernelle e la rete autostradale, A1, A13 e A14/Tangenziale di Bologna sono affidati ai percorsi:

- Stelloni Ponente/Valtiera/SP568 e/o Stelloni Ponente/SP18/Sp568;
- Stelloni Ponente/SP18/SP3 verso Nord ed Est.

In particolare, rispetto a condizioni di traffico ideali:

- il casello autostradale di Casalecchio di Reno della A1 dista 13,5 km tramite via Valtiera e 15,8 km tramite la SP18 percorribili in 14-16 minuti;
- il casello autostradale di Bologna Interporto della A13 dista 20,5 km in ingresso e 19,6 km in uscita percorribili in circa 20 minuti;
- il casello autostradale di Borgo Panigale della A14 dista 9,5 km tramite via Valtiera e 11,8 km tramite la SP18 percorribili in circa 12-14 minuti.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, l'area dista circa 1,8 km dalla stazione di Osteria Nuova servita dal servizio ferroviario regionale sulla linea RFI Bologna-Verona e circa 600 m dalle fermate del trasporto pubblico locale Zona Artigianale Stelloni/via Bizzarri, posizionate in fregio a via Stelloni, e servite dalle autolinee extraurbane 91 Padulle-Bologna Stazione Centrale e 506 Bonconvento-San Giovanni in Persiceto, attiva solo in periodo scolastico.

L'evoluzione della rete viaria di maggiore interesse per l'ambito indagato è il completamento della cosiddetta "Intermedia di Pianura". Tale opera si inserisce tra gli interventi complementari al più ampio progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna.

Di particolare interesse per l'ambito di intervento è il progetto del collegamento ciclopedonale da realizzarsi lungo via Stelloni Ponente da via Ducati e Lamborghini fino alla Stazione di Osteria Nuova. Tale intervento andrà a incrementare l'accessibilità all'area con modalità alternative al trasporto privato mettendo in sicurezza tutto l'itinerario tra il comparto produttivo e la stazione.

Si segnala infine la previsione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione semaforizzata tra via Gramsci e la SP3 a Nord dell'abitato di Sala, attualmente in fase di realizzazione.

I flussi di traffico rilevati nel 2021 sono risultati di medio-bassa consistenza e ampiamente entro i limiti di capacità in corrispondenza delle sezioni stradali indagate, con livelli di servizio pari ad A. Le condizioni di deflusso, analizzate tramite Big Data per la mobilità, sono risultate buone.

La stima delle movimentazioni potenzialmente generate attratte dal nuovo insediamento è stata effettuata partendo dai dati progettuali principali, con riferimento al sistema di accessibilità prefigurato e sulla base di stima delle movimentazioni di insediamenti con caratteristiche simili a quello oggetto del presente studio. Per l'intervento in esame è previsto un funzionamento giornaliero su 14 ore, tra le 6.00 e le 20.00.

Generalmente, come accade per strutture analoghe, il maggior numero di movimentazioni dei mezzi pesanti avviene nelle ore di morbida in fasce orarie lontane dalle punte del traffico ordinario. Inoltre, l'orario di lavoro degli addetti ai magazzini è organizzato su più turni mentre gli impiegati risultano presenti prevalentemente nei consueti orari di ufficio.

Per quanto detto è da attendersi che il maggiore impatto dovuto alla movimentazione dei mezzi pesanti risulti distribuito su un arco temporale ampio e lontano dalle ore di punta del traffico ordinario. In tali fasce orarie potrebbero concentrarsi gli spostamenti degli impiegati e di una parte degli addetti al magazzino: al mattino diretti verso il posto di lavoro ed alla sera in uscita.

Altre presenze giornaliere, riferibili ad esempio a forniture, manutenzioni, guardiania, conferimento

rifiuti, ecc..., si prevedono in un numero di limitato di poche unità ed in orari lontani dalle ore di punta.

Per i mezzi pesanti è ipotizzabile una rotazione media feriale di un mezzo pesante al giorno per ogni baia di carico che, nel caso in esame considerando sia il DC3 sia il DC4, corrisponderebbe a 24 mezzi pesanti per 48 viaggi-giorno complessivi, somma degli ingressi e delle uscite. Prudenzialmente, ed ai soli fini delle verifiche di traffico, si stima che il 15% dei mezzi pesanti (circa 4 mezzi) compia degli spostamenti nell'ora di punta, così come individuato per l'ambito esaminato. In termini assoluti, senza considerare il coefficiente di equivalenza, si attendono circa 2 mezzi pesanti in ingresso e circa 2 mezzi pesanti in uscita nell'ora di punta che corrispondono ad un mezzo pesante ogni 15 minuti circa.

Per impiegati e addetti si ipotizza, ponendosi nelle condizioni più sfavorevoli, che non vi sia un utilizzo di modalità di trasporto alternative all'automobile (TPL, navette, bici, moto, sharing, ecc..) nonostante che l'area allo stato attuale sia servita dal trasporto pubblico e via sia la previsione di un collegamento ciclopedonale con la stazione di Osteria Nuova. Si tratta di una ipotesi irrealistica utilizzata ai soli fini delle verifiche di traffico per sollecitare maggiormente la rete stradale interessata.

Per gli spostamenti degli impiegati del DC3 e del DC4 si è utilizzato un parametro di generazione in base alle SLP degli uffici (pari a 30 mq per impiegato), un coefficiente di riempimento veicolare medio pari a 1,1 (11 persone ogni 10 auto), ed una concentrazione degli arrivi e delle partenze pari al 75% nella sola ora di punta. Sulla base di tali parametri si stimano 35 impiegati corrispondenti a +24 veicoli in ingresso al comparto nell'ora di punta del mattino.

Per gli addetti ai magazzini del DC3 e del DC4, sulla base di precedenti esperienze, si stima un numero di addetti pari a 1,5 volte il numero di baie previste per un totale di 36 addetti circa e, considerando i criteri utilizzati anche per la stima degli impiegati, con un coefficiente di riempimento veicolare medio pari a 1,1, senza utilizzo di modalità alternative di trasporto (TPL, navette, bici, moto, ecc..), con una articolazione su più turni ed una concentrazione degli spostamenti pari al 20% del totale giornaliero nella sola ora di punta; sulla base di tali parametri si stima una movimentazione di +7 veicoli nelle ore di punta, di cui +3 in ingresso e +3 in uscita.

Per quanto riguarda il DC2 si è ipotizzato il raddoppio dei flussi complessivamente rilevati allo stato di fatto nell'ora di punta, risultati pari a 27 veicoli leggeri e 4 mezzi pesanti. Si stimano pertanto +27 veicoli e +4 mezzi pesanti per un totale di +39 vph eq nell'ora di punta del mattino (di cui 4 vph eq in uscita e 35 vph eq in ingresso) che andranno ad aggiungersi ai flussi rilevati.

Si stimano +80 vph equivalenti di cui +56 in ingresso e +24 in uscita nell'ora di punta del mattino e con valori invertiti nell'ora di punta serale.

La verifica d'impatto si concretizza nel valutare la capacità degli elementi principali della rete di trasporto, aste e nodi, ad assorbire le quote di traffico aggiuntive.

Lo scenario di progetto considerato nel presente studio è quello che prevede l'attivazione del nuovo insediamento con la configurazione viabilistica attuale.

Gli scenari analizzati sono:

- scenario attuale (anno 2018);
- scenario di riferimento, con l'attivazione dell'intervento Bonfiglioli (già realizzato);
- scenario futuro di breve termine, con l'attivazione degli interventi della "Manifestazione di interesse", tra cui il comparto oggetto del presente studio;
- scenario futuro di lungo termine, con la realizzazione degli interventi previsti sulla rete stradale (potenziamento del nodo autostradale e tangenziale di Bologna, realizzazione della Intermedia di Pianura con conseguente adeguamento a rotatoria delle intersezioni Valtiera/SP568, Valtiera/Stelloni P. e Stelloni P./Sp18).

In conclusione, è possibile affermare che il progetto previsto nella "Manifestazione di Interesse" risulta compatibile con l'assetto infrastrutturale attuale, senza necessità di modifiche alla rete. Non si stimano, infatti, sostanziali variazioni rispetto al regime di circolazione registrato nello Scenario

di Riferimento ed i flussi potenzialmente attratti e generati dal comparto sono supportati dalla rete attuale senza necessità di interventi mitigativi.

## RUMORE

Dall'analisi del piano di zonizzazione acustica si evince che l'area dove sarà ubicato l'insediamento risulta classificata in Classe V "Aree prevalentemente industriali".

Ai fini delle successive valutazioni sono stati considerati i ricettori sensibili più prossimi all'area di intervento. Sono stati identificati 9 ricettori abitativi, tutti in via Stelloni Ponente, posti a sud, sud-ovest, sud-est, ovest ed est dell'area.

Nei giorni 24-25/11/2021 sono stati eseguiti i rilievi strumentali ante-operam per caratterizzare il clima acustico nell'intorno dell'area allo stato di fatto in periodo diurno ed in periodo notturno.

Per ricostruire il clima acustico dell'area in esame allo stato di fatto è stato realizzato un modello digitale del terreno con le diverse altezze a cui sono ubicate le strade, gli edifici industriali e residenziali ed in particolare:

- L'area in esame su cui sorgeranno le nuove infrastrutture
- Le strade limitrofe, in particolare la via Stelloni Ponente, la via Valtiera e la viabilità interna del comparto
- Gli altri edifici presenti nell'intorno territoriale, tra i quali i ricettori sensibili.

I valori calcolati allo Stato di Fatto mostrano il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica vigente per i ricettori da R2 a R9, sia in periodo diurno che in periodo notturno.

I valori calcolati allo Stato di Fatto mostrano invece un non rispetto dei limiti della zonizzazione acustica vigente al ricettore R1, nonostante siano allineati ai valori degli altri ricettori sulla via Stelloni Ponente. Questo è dovuto al suo essere in una classe acustica inferiore.

L'intervento si compone della costruzione di due nuovi edifici (DC3 e DC4) adibiti alle attività di logistica e l'ampliamento delle attività di logistica nell'esistente edificio DC2, non sottoposto ad interventi edilizi. Il capannone DC3 avrà superficie pari a circa 16.000 mq, mentre il capannone DC4 avrà superficie pari a 5.200 mq.

Ai fini della valutazione previsionale di impatto acustico si è provveduto ad inserire all'interno dell'area in oggetto la costruzione di progetto, le sorgenti sonore immesse ed a valutare i livelli di immissione sonora e differenziale ai ricettori. La valutazione previsionale di impatto acustico è stata eseguita in orario diurno ed in orario notturno, prendendo come riferimento quanto segue:

- Le attività di logistica, composte da attività di magazzino negli spazi interni, carico e scarico dei mezzi nelle baie di carico e transito dei mezzi pesanti e leggeri nel solo orario diurno dalle ore 6 alle ore 20 per un totale di 14 ore giornaliere.
- Gli impianti tecnologici (UTA e CHILLER) a servizio degli spazi di logistica con funzionamento h24.

### Per quanto concerne il ricettore R1:

- Immissione non rispettata né stato di fatto né stato di progetto, né in periodo diurno né in periodo notturno.
- Differenziale diurno rispettato.
- Differenziale notturno rispettato.

In sintesi i risultati ottenuti:

- Il limite di immissione viene sempre rispettato allo stato di progetto ove già rispettato allo stato di fatto.
- Ove non rispettato allo stato di fatto non viene rispettato nemmeno allo stato di progetto.
- Il limite differenziale è sempre rispettato in periodo diurno ed in periodo notturno.
- In periodo notturno non vi sono attività nelle strutture, perciò non vi è aumento di traffico veicolare; sono in funzione solamente gli impianti tecnologici di servizio.

A seguito della modellizzazione dello stato di fatto e dello stato di progetto non risultano necessarie opere di mitigazione del rumore prodotto per i ricettori R1, R2, R3, R4, R5, R7, R8 e

R9. Verranno comunque seguiti tutti gli accorgimenti organizzativi e tecnici per limitare la produzione del rumore, come ad esempio il mantenere spenti gli automezzi durante il carico e scarico e mantenere chiuse le baie di carico ove non utilizzate per evitare la fuoriuscita del rumore prodotto internamente dalle attività di magazzino.

Per quanto concerne il ricettore R6, come già indicato nella valutazione acustica relativa alla variante non sostanziale del PUA del comparto D7.3, inerente la costruzione di una logistica in via Turati allo stato attuale autorizzata, si dovrà prevedere al fine di mitigare la rumorosità prevista di installare una barriera fonoisolante posta a confine della proprietà dell'abitazione che permetterà l'abbattimento del livello equivalente sonoro di almeno 7-8 dB(A).

Una volta messa a regime l'attività con tutti gli impianti in funzione sarà cura del conduttore/utilizzatore effettuare un'indagine acustica in ambiente esterno al fine di valutare in opera il rispetto dei limiti normativi di riferimento. Tale monitoraggio post operam sarà effettuato in corrispondenza dei ricettori sensibili valutati nel presente studio previsionale d'impatto acustico.

## ELETTROMAGNETISMO

L'intervento di progetto prevede la trasformazione dell'edificio DC2 già esistente al 100% di funzione logistica e la nuova realizzazione di edifici DC3 e DC4 da destinare a funzione logistica senza realizzazione di piani interrati.

Ai fini delle valutazioni effettuate si fa riferimento al rilievo del 24/09/2020 in corrispondenza dell'elettrodotto ubicato all'interno dell'area interessata dalla variante PUA comparto D7.3 distante circa 600 metri in linea d'aria rispetto all'area di intervento Sottozona D.7.1.

Dall'analisi delle misurazioni effettuate nei punti oggetto di indagine in corrispondenza dell'elettrodotto più prossimo all'area di intervento, risultati ampiamente inferiori ai limiti prescritti dalla Normativa vigente, tenuto conto del fatto che il suddetto elettrodotto termina il proprio tracciato all'esterno del comparto D71 ad una distanza di circa 80-100 metri dal limite della stessa si può concludere che l'intervento di progetto risulta compatibile rispetto alla componente elettromagnetica.

## ATMOSFERA

Lo studio ha effettuato una simulazione mediante modello CALPUFF. I risultati sono livelli di concentrazione a 2 m di altezza dal suolo relativa ai diversi tempi di mediazione cui fanno riferimento i limiti normativi considerati (massimo fra tutti i valori calcolati per ogni punto della griglia di calcolo). La simulazione è stata effettuata sotto un'ipotesi cautelativa ovvero considerando la curva di traffico del giorno di massimo traffico (venerdì) applicata a tutti i 365 giorni dell'anno. I risultati sono stati messi a confronto con i limiti previsti dalla normativa e con i valori caratteristici della qualità dell'aria locale (cosiddetti "valori di confronto").

I valori di confronto sono quelli delle Centraline ARPA più vicine nell'intorno territoriale rispetto all'area di studio. Dall'analisi delle concentrazioni emerse dalla simulazione modellistica, è possibile constatare una situazione confortante per quanto riguarda le emissioni da traffico veicolare. I valori, allo stato di fatto, sono ben al di sotto dei limiti normativi e gli incrementi nei valori dovuti al traffico indotto risultano estremamente limitati.

Complessivamente, si ritiene quindi che gli impatti sulla componente atmosfera indotti dal traffico indotto dalla realizzazione del progetto del comparto D.7.1, oggetto del presente studio, non comportino un peggioramento sensibile e significativo della qualità dell'aria ambiente e possano considerarsi trascurabili.

Per quanto concerne l'incremento delle emissioni in atmosfera derivanti dalla conversione di parte dell'area a superficie utile in logistica saranno valutate in fase di progettazione definitiva tutte le migliori tecnologie atte a garantire bassi livelli di consumi e atte a ridurre emissioni di CO2 equivalenti.

**CONSIDERATO INOLTRE CHE:**

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti al PG n. 67392/2023 della CM BO):

**Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile** (parere del 06/06/2023) rimanda al Consorzio della Bonifica Renana l'espressione del parere idraulico di competenza relativamente all'immissione nel corpo idrico e al rilascio dell'apposito nulla osta idraulico nonché, se dovuto, della concessione demaniale;

**HERA Spa** (parere del 27/06/2023) esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso. In particolare consiglia la realizzazione di una vasca di accumulo e relativo sistema di pompaggio privato di dimensionamento adeguato alla rete antincendio.

**Consorzio della Bonifica Renana** (richiesta di integrazioni del 15/06/2023; parere del 14/09/2023 e parere del 03/11/2023).

Nella richiesta del 15/06/2023 il Consorzio ha chiesto le seguenti integrazioni:

- aggiornamento della relazione idraulica esplicativa inerente il rispetto del principio dell'invarianza idraulica (calcoli dei volumi, modalità di funzionamento del sistema di laminazione...) con l'indicazione (descrittiva e nella mappa allegata) delle caratteristiche idrauliche (verde compatto o aree impermeabilizzate) dei circa 7,9 ha non computati nel sistema di laminazione. Ogni eventuale variazione di superficie dovrà contribuire ad una modifica dei volumi di laminazione precedentemente stimati;
- aggiornamento della planimetria stato di fatto e stato di progetto area di intervento, con indicazione delle dimensioni delle varie superfici esistenti, quelle che si prevedono di impermeabilizzare, eventuale destinazione di verde compatto ecc.;
- aggiornamento della planimetria del sistema fognario acque meteoriche e acque reflue comprensiva del sistema di laminazione e i relativi punti di carico e scarico;
- aggiornamento della planimetria della vasca di laminazione (o del sistema proposto) e relative tubazioni di arrivo e scarico. Si dovrà fornire un dettaglio tecnico dell'invaso di laminazione con evidenza delle dimensioni e il diametro della tubazione in uscita considerando la portata massima di 10 l/sec \* Ha;
- sezione quotata del corpo idrico recettore in corrispondenza del punto di scarico del sistema di laminazione;
- relazione che contenga una valutazione sul Rischio Alluvione (anche per il Reticolo Secondario Pianura – RSP) relativa all'intervento in oggetto, con individuazione di eventuali misure - strutturali e non - di contenimento del rischio stesso e conseguente asseverazione da parte del tecnico abilitato del non aumento (se basso) o accettabilità del Rischio residuo.

Nel parere del 14/09/2023 il Consorzio esprime parere idraulico non favorevole.

Nel parere del 3/11/2023 il Consorzio, a seguito delle integrazioni ricevute, esprime parere idraulico favorevole a condizione che siano rispettate le seguenti prescrizioni:

- l'attuatore del lotto 10 dovrà presentare allo scrivente consorzio il progetto di intervento di manutenzione straordinaria dell'opera dello scarico recettore (conc n° 2014 del 15/10/2001) che coinvolga il ripristino a regola d'arte delle parti del rivestimento delle sponde e dell'alveo deteriorate. Tale ripristino dovrà eseguirsi mediante l'utilizzo di pietrame (trachitico o similare) eventualmente stuccato nelle fughe con malta cementizia, di dimensioni non inferiori a cm 40/50 e/o altra soluzione, in grado di evitare smottamenti spondali, rispettando la quota di posa e le indicazioni fornite dal tecnico istruttore consortile;
- l'installazione del regolatore di portata a galleggiante da ubicarsi davanti al tubo dello scarico recettore Dn 315 in uscita dal fosso nord di scolo verso lo Sc. Canocchietta, dovrà essere oggetto di richiesta specifica di parere al Consorzio. La richiesta dovrà essere corredata da una relazione tecnica che proponga la taratura, in riferimento ai tiranti del sistema di laminazione complessivo, con due modalità di impostazione. La prima per garantire una portata costante in uscita pari alla portata massima vincolata allo scarico di 60 l/sec come

autorizzata dall'attuale concessione n°2014 del 15/10/2001, e la seconda vincolata alla portata massima in 134 l/sec. Pertanto la possibilità di aumentare la portata massima dello scarico recettore da 60 l/sec a 134 l/sec dovrà essere oggetto della richiesta sopracitata;

- per quanto concerne le aree di verde compatto e verde pertinenziale, non influenti sulla stima dei volumi di laminazione secondo quanto imposto dal P.S.A.I., non dovranno prevedere collegamento alcuno con la rete fognaria esistente e a tale tutela dovranno essere contornate da cordoli a quote superiori rispetto al piano di verde stesso. Si fa ulteriormente presente che ogni eventuale variazione di superficie potrà contribuire ad una modifica dei volumi di laminazione precedentemente stimati;
- si dovranno tenere sempre presente gli accorgimenti tecnici coerenti con la mitigazione del rischio da alluvione conseguentemente alla realizzazione dell'intervento proposto, come indicato nelle disposizioni specifiche al punto 5.2 della DGR n. 1300 del 01/08/2016;

Chiede inoltre che venga presentato al Consorzio di Bonifica e al Comune di Sala Bolognese, da parte del soggetto proprietario e gestore, il piano programmatico di manutenzione del sistema di laminazione composto dalla vasca di laminazione e dal fosso nord collegato allo sfioratore della vasca stessa.

**Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio** (parere del 07/09/2023) considerato che le aree in oggetto non sono gravate da vincolo archeologico ai sensi della normativa vigente e non ricadono in aree di potenziale rischio archeologico, esprime parere favorevole all'esecuzione dei lavori.

**ARPAE APAM** (parere del 05/10/2023) esprime parere favorevole nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. in sede di approvazione della variante in oggetto:
  - a. sia prodotto specifico elaborato redatto da TCA:
    - che definisca le eventuali opere di mitigazione e l'effettiva fattibilità delle medesime utili a prevenire gli incrementi sul ricettore R1 per i quali già nella condizione attuale è presente una criticità acustica;
    - che estenda le valutazioni previsionale sugli effetti sonori derivati dal carico viabilistico riferito alla variante in oggetto anche ai ricettori prossimi alle modifiche previste sulla rete viaria;
    - che riporti il numero delle baie previste e i livelli sonori ad esse riferibili utilizzati nel calcolo previsionale;
  - b. considerando che l'attuazione dell'area in oggetto prevede l'aumento dei mezzi in transito presso via Valtiera e via Stelloni, con particolare riferimento ai mezzi pesanti, sia prodotto come adozione preventiva, un elaborato finalizzato a descrivere le misure atte a compensare l'incremento locale di emissioni in atmosfera e di traffico veicolare; detto elaborato dovrà essere supportato da calcoli tesi a dimostrare l'efficacia degli interventi tramite bilancio tra gli inquinanti emessi (con particolare riferimento alla CO2) rispetto all'assorbimento da parte delle opere di mitigazioni affinché non siano superati i valori previsti dalla normativa vigente in materia o qualora la qualità dell'aria sia oltre i limiti già nella condizione ante-operam tale da non determinare ulteriori criticità;
  - c. sia precisato se nelle aree cortilive private del comparto prossime alle baie di carico siano previsti sistemi di trattamento tramite disoleatori in grado di garantire la depurazione da oli minerali e se siano previste attività di deposito nei piazzali interessati tali da richiedere per le acque di meteoriche sistemi di trattamento;
  - d. sia specificato se per gli edifici in progetto siano previste emissioni in atmosfera puntuali;
  - e. sia precisato se nell'area di intervento siano presenti cabine elettriche di trasformazione (AT/MT - MT/BT) o linee elettriche di media tensione;
  - f. sia precisato se nell'area in oggetto siano presenti sorgenti ad alta frequenza (RF);
2. entro sei mesi dall'entrata a regime dei vari step attuativi della variante sia prodotta/o:

- a. a. tramite asseverazione la conformità degli interventi finalizzati a garantire gli standard e le indicazioni contenute nelle disposizioni in materia di sostenibilità energetica ed illuminazione esterna pubblica e privata con particolare riferimento alla DGr n. 1383/2020 a modifica delle DGr n.967/2015 e DGr n.1715/2016 nonché dal Decreto 27 settembre 2017 nel rispetto del D. Lgs. 257/2016;
  - b. un'indagine acustica in ambiente esterno al fine di valutare il rispetto dei limiti normativi di riferimento in corrispondenza dei ricettori da R2 a R9 valutati nello studio previsionale d'impatto acustico; in assenza di condizioni idonee all'esecuzione di misure rappresentative del clima acustico presso i ricettori l'indagine potrà essere effettuata mediante software di simulazione (opportunamente tarato) inserendo i dati di traffico rilevati presso il medesimo ricettore per entrambi i due periodi di riferimento;
  - c. per il ricettore denominato R1 che allo stato attuale presenta livelli sonori superiori ai limiti, un monitoraggio acustico finalizzato a confermare se il carico viabilistico previsto in sede di attuazione della variante determini effettivamente il peggioramento delle criticità rispetto alla situazione attuale; qualora le verifiche condotte presso il ricettore R1 dovessero confermare il superamento dei limiti dovrà essere realizzato un intervento di mitigazione in grado di riportare i livelli sonori alla condizione ante-operam;
  - d. un monitoraggio atmosferico di PM10, PM2,5 e NOx di media durata (almeno 15 giorni) da effettuarsi presso due ricettori abitativi (su via Stelloni Ponente e via Valtiera SP20);
3. In fase di cantierizzazione, 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, copertura di materiali polverulenti, chiusura degli accessi alla pubblica fognatura, umidificazione delle sedi stradali limitrofe al cantiere, 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 possibili al fine di minimizzare l'impatto acustico (quali ad esempio limitando i periodi in cui gli automezzi mantengono il motore acceso, utilizzando esclusivamente automezzi sottoposti alla necessaria manutenzione ordinaria ecc ecc)
  4. sia acquisito il parere favorevole del consorzio di Bonifica Renana;
  5. sia modificata la classificazione acustica comunale prevedendo per l'area in oggetto la classe V come stato di fatto;
  6. all'interno delle estensioni delle DPA degli elettrodotti (linee di media tensione e cabine di trasformazione MT/BT ) qualora presenti, non dovranno essere realizzate aree, luoghi e/o spazi destinati ad una permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere.

**ATERSIR** (parere del 19/06/2023) esprime parere favorevole;

**AUSL** (parere del 10/10/2023) ritiene l'intervento accettabile e richiama la necessità di rispettare la normativa vigente;

#### **PRESO ATTO CHE**

in attuazione alle Delibere di Giunta Regionale n. 1795 del 31/10/2016 e n. 1407 del 07/08/2023, 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 di ValSAT art. 5, comma 7, L.R. n. 20/2000 in merito al procedimento di variante al PUA di iniziativa privata relativo al Comparto D7.1-AP\_3\* per l'attuazione del lotto 10 a Osteria Nuova, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

L'Accordo Territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna, sottoscritto tra la Città metropolitana e la Regione Emilia-Romagna in data 01/08/2022, all'art 5 "criteri per il contenimento della funzione logistica" richiama la necessità di concludere i piani attuativi - PUA o PP - avviati formalmente ante 1° gennaio 2022, con la presentazione al Comune degli elaborati completi del piano, in caso di piani attuativi di iniziativa privata....".

La richiesta da parte dell'attuatore relativa al PUA in oggetto è pervenuta presso gli uffici comunali in data 28/12/2021 ed è stata integrata successivamente in data 05/01/2022 e 07/04/2023.

La CM BO ha quindi chiesto al Comune di Sala Bolognese di attestare che, entro il termine suddetto, sono stati presentati al Comune gli elaborati completi del Piano in oggetto.

In risposta alla richiesta, il Comune ha dato atto che il Soggetto Attuatore ha depositato la proposta di variante al PUA in data 28/12/2021, con protocollo del 05/01/2022 e che la proposta, così come depositata in data 28/12/2021 è stata corredata dai relativi elementi essenziali, anche se poi i relativi elaborati hanno formato oggetto di aggiornamento "dinamico" in correlazione allo stato di progressiva attuazione delle previsioni del PUA vigente.

Si rimanda alla CM BO la verifica della coerenza della proposta rispetto ai termini temporali fissati dall'Accordo Territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica.

Le NTA del PUA prevedono che la capacità edificatoria (SC) in capo al Lotto 10, pari a mq. 5.200, unitamente alla capacità edificatoria eventualmente residua degli altri lotti, potrà essere trasferita al lotto C senza che questo necessiti di variante al PUA e che in questo caso il Lotto 10 rimarrà disponibile per eventuali allocazioni di parcheggi aggiuntivi o di sviluppi regolamentati dalla normativa Regionale senza che questo comporti variazione al PUA.

Però il rispetto della SP minima richiesta per soddisfare i requisiti APEA si basa sul mantenimento di una notevole quota di SP all'interno del lotto C. Nel caso in cui la SU del lotto 10 venisse utilizzata per ampliare l'edificio già realizzato nel lotto C si verrebbe a perdere questa quota di permeabilità. Al tempo stesso, le NTA prevedono la possibilità di utilizzare il Lotto 10 "per eventuali allocazioni di parcheggi o di sviluppi" senza garantire il mantenimento della permeabilità complessivamente richiesta nel comparto e senza che questo comporti variante.

A questo si aggiunga che la Relazione di inquadramento idrologico-idraulico, fornita in risposta alle richieste di integrazioni formulate dal Consorzio della Bonifica Renana, dichiara che sono stati revisionati "*i conteggi in relazione ai volumi minimi di invaso sulla base dei parametri urbanistici minimi di superficie permeabile da realizzare secondo la normativa del singolo lotto (art. 8 NTA indica SP=20% della S. scoperta) tenuto conto del fatto che il lotto C DC2 ed il lotto A-B DC3 sono stati già realizzati*".

Pertanto permangono delle incertezze nella determinazione della quantità e della localizzazione della superficie permeabile da garantire - in base ai requisiti APEA - nella misura minima del 25% della SUPERFICIE TERRITORIALE (ART. 3 NTA), nonché della persistente indeterminazione relativa all'uso sia della SC del Lotto 10, sia di eventuali residui di SC.

Si rileva quindi che la proposta presentata è ancora eccessivamente indeterminata per consentire

un'adeguata valutazione degli effetti sulla permeabilità dell'area e le relative conseguenze idrauliche.

Poiché il rispetto della quota di superficie permeabile è condizione ambientale nonché rispondenza ai requisiti APEA, si rimanda alla responsabilità del proponente e alle verifiche del Comune l'accertamento e il controllo nel tempo della permeabilità dell'ambito. In particolare si richiama la necessità di assicurare nel tempo il mantenimento ed il rispetto della Superficie permeabile minima pari ad almeno il 25% della superficie territoriale, garantendo che la quota sia raggiunta come sommatoria di aree significative e non di residui diffusi, eseguendo un apposito monitoraggio a seguito di ogni ulteriore ridefinizione in sede di progettazione e di realizzazione dell'intervento.

Peraltro l'area è classificata in pericolosità idraulica P3 sul reticolo naturale (Torrente Lavino) e in P2 sul Reticolo secondario Scolo Canocchietta Superiore.

Al riguardo si richiama quanto evidenziato dal proponente in merito alla necessità di effettuare interventi di costante manutenzione del torrente Lavino:

- misure di manutenzione ordinaria con interventi di sistemazione delle sponde e della vegetazione;
- interventi di manutenzione straordinaria per l'asportazione di materiale alluvionale sedimentato sulle golene, nelle parti a maggiore sofferenza idraulica dei tratti arginati al fine di prevenire il progressivo restringimento delle sezioni di deflusso dove la pendenza di fondo del corso d'acqua è più scarsa con un tendenziale diminuzione del franco arginale.

Si raccomanda che vengano assunti tutti quegli accorgimenti utili a garantire la compatibilità degli interventi con le condizioni di pericolosità idraulica dell'area. Inoltre, si raccomanda che nella Dichiarazione di Sintesi sia espressamente riportato l'impegno del Comune a non incrementare in alcun modo il rischio di alluvioni nell'area e a verificare che siano garantiti, in caso di alluvioni, tutti i collegamenti e le connessioni infrastrutturali.

In merito alle valutazioni sulla mobilità si rileva quanto segue.

Per la ricostruzione dello stato di fatto sono state utilizzate misure rilevate in periodo COVID, dunque sottostimate, unitamente ai dati disponibili su Google e sul SW TomTomMove. Si osserva che tali SW basano le loro rilevazioni sugli utenti collegati, e non su misure reali; pertanto i valori ricavati sono sottostimati e imprevedibili. Le valutazioni conseguenti non possono ritenersi numericamente attendibili.

Inoltre le stime di traffico indotto sono basate su ipotesi che appaiono riduttive: 1 solo camion al giorno per ogni baia di carico non sembra plausibile, poiché metterebbe a rischio la sostenibilità economica dell'intera attività. Si raccomanda che tutte le valutazioni sul traffico siano riviste considerando dati attendibili e parametri a favore della sicurezza per evitare sottovalutazioni degli impatti.

Fermo restando che la collocazione di insediamenti di logistica a distanze superiori ai 10 Km dai caselli autostradali sia una scelta ambientalmente da evitare, si rileva che in ottica di miglioramento della situazione stradale il proponente fa affidamento sulla realizzazione della cosiddetta "intermedia di pianura". Si fa osservare che tale infrastruttura non è al momento prevista né tantomeno programmata, perciò tutte le valutazioni devono essere svolte in assenza di tale corridoio stradale.

A valle delle nuove simulazioni si raccomanda di rivalutare le intersezioni dell'ambito, che attualmente sono infatti tutte risolte a raso, con stop o precedenza, e gli assi stradali risultano generalmente a carreggiata unica e ad una corsia per senso di marcia.

Si rileva altresì che l'area dista circa 1,8 km dalla stazione SFM di Osteria Nuova e circa 600 m dalla fermata del TPL, pertanto si raccomanda di determinare in capo a chi sia previsto l'impegno a

realizzare il collegamento ciclopedonale in sicurezza lungo via Stelloni Ponente da via Ducati e Lamborghini fino alla Stazione di Osteria Nuova, prima dell'entrata in attività dei capannoni.

Le simulazioni acustiche sono state svolte considerando l'orario di lavoro dichiarato dal proponente, ovvero dalle 06:00 alle 20:00. Si rammenta che eventuali modifiche all'orario di lavoro comportano la necessità di rivedere anche le simulazioni acustiche.

Lo studio acustico riporta informazioni contraddittorie rispetto alla planimetria di progetto. Si rileva che la gran parte dei ricettori residenziali si trova collocato in classe acustica superiore alla III e quindi in classificazione non adeguata alla residenza. L'unico ricettore (R1) che si trova in III classe già oggi vede il superamento dei limiti sia in periodo diurno che notturno. La simulazione di progetto conferma i risultati simulati per lo stato di fatto, ovvero che il limite di immissione viene sempre rispettato allo stato di progetto ove sia già rispettato allo stato di fatto, ma non per i ricettori che presentano già un superamento allo stato di fatto. Quindi il ricettore R1 permane in situazione di superamento.

Per quanto concerne il ricettore R6 dovrà essere prevista una barriera fonoisolante a confine della proprietà dell'abitazione, a carico del comparto D7.3.

Considerata l'indeterminazione relativa al reale utilizzo dei capannoni, alla loro posizione effettiva e all'impiantistica installata, nonché a fronte della necessaria revisione delle simulazioni sul traffico, risulta imprescindibile aggiornare anche le simulazioni acustiche. In base alle prescrizioni espresse da ARPAE APAM l'elaborato, oltre a quanto indicato nel parere, in particolare dovrà:

- definire le eventuali opere di mitigazione e l'effettiva fattibilità delle medesime utili a prevenire gli incrementi sul ricettore R1 per i quali già nella condizione attuale è presente una criticità acustica;
- estendere le valutazioni previsionali sugli effetti sonori derivati dal carico viabilistico riferito alla variante in oggetto anche ai ricettori prossimi alle modifiche previste sulla rete viaria;
- riportare il numero delle baie previste e i livelli sonori ad esse riferibili utilizzati nel calcolo previsionale.

Ciononostante, una volta messa a regime l'attività con tutti gli impianti in funzione, come dichiarato dal proponente sarà cura del conduttore/utilizzatore effettuare un'indagine acustica in ambiente esterno al fine di valutare in opera il rispetto dei limiti normativi di riferimento. Tale monitoraggio post operam sarà effettuato in corrispondenza dei ricettori sensibili valutati nello studio previsionale d'impatto acustico.

Per contenere le emissioni additive di gas serra, come proposto dal proponente, dovranno essere valutate in fase di progettazione definitiva tutte le migliori tecnologie atte a garantire bassi livelli di consumi e atte a ridurre emissioni di CO2 equivalenti.

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. 126 del 14/12/2021 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.

<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.