

**Area pianificazione territoriale e mobilità sostenibile
*Servizio Pianificazione del Territorio***

**ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE ALLA PIANIFICAZIONE
URBANISTICA AI SENSI DELL'ART. 60 L.R. 24/2017 FINALIZZATO ALLA REALIZZAZIONE DI
UN INSEDIAMENTO DI GRANDE LOGISTICA NELL'AMBITO DENOMINATO APF. 6, IN
ATTUAZIONE DELL'ATTO DI ADDENDUM ALL'ACCORDO TERRITORIALE DENOMINATO "SELICE-
A14" E IN RECEPIMENTO DELL'ACCORDO TERRITORIALE PER GLI AMBITI PRODUTTIVI DEL
NUOVO CIRCONDARIO IMOLESE COME INTEGRATO CON LA MODIFICA DELL'ART. 4**

COMUNE DI IMOLA

PROCEDIMENTO

Accordo di Programma ai sensi dell'art. 60 della Legge Regionale Emilia Romagna n. 24/2017

CONTRIBUTO ISTRUTTORIO PER L'ASSENSO PRELIMINARE

ai sensi del comma 3 dell'art. 60 della LR 24/2017
E PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE
ai sensi dell'art.18 della LR 24/2017 e dell'art.13 del D.Lgs. 4/2008.

Bologna, 27 febbraio 2024

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA.....	4
2. INQUADRAMENTO URBANISTICO E TERRITORIALE, PARAMETRI E DOTAZIONI URBANISTICHE	5
3. LA VALUTAZIONE DI COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE METROPOLITANA (PTM E PUMS) E CON GLI ACCORDI TERRITORIALI VIGENTI.....	6
4. VARIANTE URBANISTICA AGLI STRUMENTI COMUNALI (PSC, POC E RUE)	7
5. OPERE PUBBLICHE EXTRACOMPARTO PREVISTE NELL'ACCORDO TERRITORIALE "SELICE-A14"	10
6. SODDISFACIMENTO DEI REQUISITI GREEN LOGISTIC E APEA.....	10
7. NTA.....	12
8. SCHEMA DI ACCORDO DI PROGRAMMA ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017.....	14
Trasporto pubblico.....	15
Consumo di suolo	15
Qualità del lavoro.....	15
Perequazione territoriale metropolitana	16
9. SCHEMA DI CONVENZIONE URBANISTICA.....	17
10. VALSAT	17
11. PARERI DEGLI ENTI AMBIENTALI PERVENUTI	19
12. PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE	19
13. COMPATIBILITÀ CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ SISMICA LOCALE	19
14. CONCLUSIONI	20
15. PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE	20

Premesso che

- Il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) è stato approvato in data 27.11.2019 e ha previsto la possibilità di insediare la grande logistica negli Hub metropolitani disciplinati dall'art. 42 del PTM e dei quali fa parte anche l'Hub metropolitano del Comune di Imola.
- il Piano Territoriale Metropolitan (PTM) approvato il 16/05/2021, ai sensi dell'art. 41 della LR 24/2017, definisce specifiche norme di pianificazione in relazione alle politiche di sviluppo degli insediamenti produttivi e logistici, recependo le indicazioni del PUMS in relazione agli Hub Logistici, nonché alla definizione, attuazione e gestione della perequazione territoriale metropolitana;
- in data 29/04/2020 è stato approvato l'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi del Nuovo Circondario Imolese con la modifica dell'Art. 4 in riferimento alla grande logistica, indicando la piena vocazione degli Ambiti Produttivi intercomunali di San Carlo e di Imola all'insediamento di funzioni logistiche di medie e grandi dimensioni maggiori di 10.000 mq e prevedendo la realizzazione di piani complessivi di assetto, effettuabili anche per stralci funzionali collegati ai vari interventi, intesi a rendere sostenibile l'insieme degli insediamenti, a conformarli alla Green Logistic e ad assicurare i requisiti APEA all'Ambito;
- in data 8.7.2021 è stato sottoscritto dal Comune di Imola, Città Metropolitana di Bologna e Nuovo Circondario Imolese l'Accordo Territoriale per il Polo funzionale metropolitano integrato Selice- A14 che prevede la possibilità di insediare grande logistica nell'Hub metropolitano di Imola, previa sottoscrizione di apposito Accordo di Programma in conformità all'art. 4 dell'Accordo territoriale sopra richiamato;
- In data 27 luglio 2022 è stato approvato l'Accordo Territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica fra Città Metropolitana e Regione Emilia Romagna sottoscritto in data 1/08/2022;
- Il Comune di Imola in data 4 luglio 2022 (con Atto monocratico n. 1345/2022) ha avviato il procedimento di Accordo di programma in oggetto al fine di realizzare nel comparto APF.6, localizzato nel quadrante nord-est del Polo Funzionale di cui sopra, un insediamento riconducibile alla grande logistica, in coerenza con l'Accordo Territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica sopra richiamato;
- In data 19 dicembre 2023 il Collegio di Vigilanza, istituito ai sensi dell'Accordo territoriale Selice-A14 e costituito dai rappresentanti della Città metropolitana, del Comune di Imola e del Nuovo Circondario Imolese, ha condiviso i contenuti di un atto di Addendum finalizzato a condividere la possibilità di ammettere l'insediamento proposto dal Comune di Imola;
- l'atto di Addendum all'Accordo territoriale Selice-a14 è stato approvato rispettivamente dal Comune di Imola con Del. CC n. 7 del 18 gennaio 2024, dal Nuovo Circondario Imolese con Del. di Assemblea n. 6 del 5 febbraio 2024 e dalla Città Metropolitana con Delibera del Consiglio Metropolitan del 28.02.2024.
- Come sopra evidenziato, con nota prot. 24053 del 4.7.2022 il Sindaco del Comune di Imola ha pertanto promosso la condivisione dell'Accordo di Programma in oggetto, in variante agli strumenti urbanistici comunali (PSC POC e RUE) convocando la Conferenza preliminare prevista dall'art. 60 della L.R. 24/2017.
- Nella prima seduta di conferenza sono state invitate anche le amministrazioni e gli uffici interessati al rilascio di pareri e nulla osta che di seguito si elencano: Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio, ARPAE Distretto, AZIENDA USL di Imola U.O.C. Igiene e Sanità Pubblica, Autostrade per l'Italia spa Direzione 3° Tronco Bologna, ATERSIR – Bologna, Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po – Parma, Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale, HERA spa – Reti – Imola, SNAM Rete Gas – Sede di Forlì, Consorzio Utenti Canale dei Molini di Imola e Massalombarda, Ministero della Infrastrutture e della mobilità sostenibile – Direzione Generale stradale e Autostrade Ufficio Territoriale di Bologna, Ministero della Difesa – 6° Rep. Infr Comando Militare Esercito Emilia Romagna, NCI in materia di sismica, RER Servizio area Reno e PO di Volano, Comando Militare Esercito, Ministero Difesa., NCI ufficio di piano federato, Enel, Telecom, VVF.

- Sulla base degli esiti della Conferenza preliminare di cui all'art. 60 della LR 24/2017 la Città metropolitana esprime il proprio contributo istruttorio per l'assenso preliminare, ai sensi del comma 3 dell'art. 60 di cui sopra e il parere preventivo di valutazione ambientale, ai sensi dell'art.18 della LR 24/2017 e dell'art.13 del D.Lgs. 4/2008.

TUTTO CIO' PREMESSO

al fine di poter esprimere l'assenso preliminare all'Accordo di Programma, richiesto dall'art. 60 comma 3 della LR 24/2017, si evidenziano alcune valutazioni e alcune riserve alla strumentazione urbanistica vigente che dovranno essere recepite:

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

Il progetto oggetto del presente Accordo di Programma (AdP), consiste nell'attuazione di una piattaforma logistica che si sviluppa su un'area con superficie territoriale di 162.630 mq per il quale nel 2011 è stato approvato Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata "N 21A: MULTISALA" con destinazione commerciale in variante al PRG, la cui convenzione urbanistica non è mai stata sottoscritta.

L'ambito in oggetto attualmente ha destinazione commerciale integrata di livello superiore sia per attività commerciali che ricreative comprensiva di una grande multisala cinematografica come definito dal vigente PSC e RUE. Lo stesso è disciplinato dall'Accordo Territoriale "Polo funzionale Metropolitano Integrato Selice-A14" (AT) che ha definito le opere a carico degli ambiti dell'intero quadrante ed in particolare a carico dell'ambito APF. 6 finalizzate a rendere sostenibile l'intero polo funzionale.

Con l'atto di Addendum all'Accordo Territoriale (AT) citato in premessa è stata ammessa la possibilità di insediare la grande logistica anche nell'ambito APF.6, definendo la superficie massima ed escludendone la possibilità di insediare il commercio. Con l'Atto di cui sopra è stato, altresì, rielaborato il Masterplan dell'intero quadrante e delle opere a carico degli ambiti. Pertanto rispetto all'AT sottoscritto il progetto prevede l'eliminazione totale della quota di SdV pari a 11.000 mq. afferenti l'ambito APF.6, che viene configurato esclusivamente come Polo produttivo per la grande logistica, ferme restando le verifiche tecniche e sulla sostenibilità da effettuarsi in sede di conferenza di cui all'accordo di programma.

Il progetto proposto, in variante agli strumenti urbanistici comunali, consiste nella definizione di un nuovo comparto ad uso logistica denominato APF.6 attraverso la realizzazione di due magazzini per complessivi 60.000 mq di Superficie Utile (SU) oltre a 3.000 mq di Superficie Accessoria (SA), suddivisibili anche in comparti separati.

Il numero di spostamenti generati è valutato in circa 2.040 veicoli equivalenti/gg al servizio dei due edifici in applicazione del Glossario 2 "tipologia non nota" che fissano i parametri per gli addetti pari a 1/200-300 mq SU e 1/250-300 mq SU per i conferitori-prelevatori

Come meglio precisato di seguito la proposta in oggetto si configura quale attuazione delle previsioni di cui agli Accordi Territoriali citati in premessa e dell'atto di Addendum dell'AT Selice-A14 che ha definito i parametri dimensionali, ha ammesso l'uso per la grande logistica e ha condiviso gli impegni a carico dei soggetti attuatori dell'intero quadrante di cui fa parte il Polo Funzionale Selice-A14, quale condizione di sostenibilità dell'insediamento di grande logistica nell'Hub metropolitano Imola.

Nell'ambito dell'Accordo di Programma in oggetto sono quindi definiti tutti gli impegni a carico di APF.6 fra i quali la redazione del progetto definitivo delle opere infra ed extra comparto, e la loro realizzazione a completo carico del soggetto attuatore come di seguito elencato e meglio descritto negli elaborati di progetto:

- a1) progettazione, realizzazione e cessione gratuita della rotatoria tra l'intersezione sulla via Selice con la viabilità di PSC (A);
- a2) progettazione, realizzazione e cessione gratuita di quota parte della strada PSC dalla rotatoria della via Selice fino alla rotatoria all'intersezione dei 4 ambiti del Polo funzionale (1° stralcio, una corsia per senso di marcia) (N-P);
- a3) progettazione, realizzazione e cessione gratuita della rotatoria baricentrica all'intersezione dei 4 ambiti del Polo funzionale (D);
- a5) cessione gratuita di tutte le aree interessate dalla viabilità di PSC di proprietà ed inoltre delle cessioni definitive ovvero temporanee per la realizzazione della 4° corsia della A14 come da progetto definitivo approvato dal MIT;
- b1) adeguamento via Selice con raddoppio corsie nel tratto tra la rotatoria esistente del casello e la nuova rotatoria di accesso agli ambiti (R).
- c1) realizzazione e cessione gratuita di quota parte della strada di PSC dalla rotatoria della via Selice fino alla rotatoria baricentrica ai 4 ambiti (2° stralcio, seconda corsia per senso di marcia) (B-C)

Come meglio descritto nell'elaborato 0.a-2 "Progetto opere di urbanizzazione esterne" le opere di cui sopra sono altresì correlate da alcuni interventi complementari e di altri finalizzati a garantire la mobilità ciclabile anche con riferimento ai requisiti sulla Green Logistic, da realizzarsi in coordinamento anche con gli altri comparti facenti parte del Polo funzionale.

2. INQUADRAMENTO URBANISTICO E TERRITORIALE, PARAMETRI E DOTAZIONI URBANISTICHE

Il progetto prevede l'attuazione dell'ambito APF.6 che si sviluppa su una superficie territoriale di 162.630 mq. L'ambito è disciplinato dall'Accordo Territoriale "Polo funzionale Metropolitan Integrato "Selice-A14" e dal relativo atto di Addendum, dall'art. 42 del PTM e dalle disposizioni del PSC e del RUE del Comune di Imola per i quali si propone apposita variante cartografica e normativa come meglio rappresentata nei paragrafi che seguono.

Relativamente ai requisiti della Green Logistic è stata valutata la tipologia non nota che adotta i seguenti parametri:

- o Addetti: 1/200-300 mq Su
- o Conferitori-prelevatori: 1/250-300 mq Su

Ottenendo 200-300 veicoli leggeri + 200-240 conf. prelev. mezzi pesanti prevedendo un carico di traffico complessivo corrispondente a circa 800-1020 veic. eq./giorno.

I PARAMETRI URBANISTICI EDILIZI deducibili dalla tabella delle NTA sono i seguenti:

- St destinata alla logistica 162.630 mq
- SU massima ammissibile mq. 60.000 (generata dalla sommatoria del Magazzino 1 di 36.006 mq e dal Magazzino 2 di 17.575 oltre agli uffici e annessi) in coerenza con l'atto di 'Addendum dell'AT Selice-A14, oltre a 3.000 mq di Sa;
- SU di progetto 60.000 mq di cui 54.769 coperti
- H MAX m. 15 m.
- PARCHEGGI PUBBLICI mq. 8.557 di progetto
- PARCHEGGI PERTINENZIALI: complessivi 23.510 mq
- TOTALE AREE DI CESSIONE 53.290 mq:
 - verde pubblico 21.950 mq
 - strade e marciapiedi pubblici 9.350 mq
- VERDE PRIVATO viabilità e verde di arredo 22.783 mq
- PERMEABILITA' $162.630 \times 0,30 = 48.789$ mq. pari al 30% St complessiva (art. 42 PTM). La superficie permeabile di progetto corrisponde a complessivi 64.495 mq
- Usi Ammessi:
 - o usi d1 (attività manifatturiere artigianali ed industriali limitatamente alle attività di immagazzinamento e mostre, sono assimilate a queste funzioni i concessionari di auto,

- o moto, ecc. con i relativi servizi di assistenza e commercializzazione dei materiali annessi),
- o d2 (commercio all'ingrosso)
- o d3) Magazzini, autorimesse anche con attività di noleggio, ricovero mezzi di trasporto, deposito automezzi, attività espositive senza vendita. Tale uso comprende l'attività di grande logistica come definita dal PTM
- o d4) Attività di lavorazione, trasformazione, conservazione e commercializzazione dei prodotti agroalimentari e zootecnici.

3. LA VALUTAZIONE DI COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE METROPOLITANA (PTM E PUMS) E CON GLI ACCORDI TERRITORIALI VIGENTI

La Variante proposta dal Comune è coerente con le strategie e le indicazioni del PUMS e del PTM. Nello specifico con il Cap. 4.2 Parte B) del PUMS e con l'art. 42 del PTM in quanto l'ambito APF.6 ricade nell'Ambito produttivo: "Z.I. Imola" ed è identificato come "HUB METROPOLITANO". L'Accordo di programma in oggetto appare dunque coerentemente inserito nello scenario programmatico della pianificazione metropolitana e dell'Accordo Territoriale NCI, come modificato nel 2020, e dall'Accordo Territoriale "Selice-A14" e del suo Addendum.

Il presente Accordo è quindi da considerarsi in attuazione dell'Accordo Territoriale "Selice-A14" e del suo Addendum in recepimento delle indicazioni del PUMS e del PTM sulla grande logistica specializzata nell'Hub Metropolitano Imola.

La presente proposta è inoltre coerente con l'Accordo Territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica fra Città Metropolitana e Regione Emilia Romagna sottoscritto in data 1/08/2022 il cui procedimento è stato avviato precedentemente alla data del 12 luglio 2022.

L'art. 5 del suddetto Accordo prevede, infatti, che possono essere conclusi i procedimenti in corso ferma restando la necessità che la verifica della sostenibilità ambientale e territoriale sia effettuata nell'ambito dei procedimenti di Accordo di Programma.

Rispetto al **PTM** l'area è inquadrata come segue:

Tavola 1 CARTA DELLA STRUTTURA

- Poli metropolitani a marcata caratterizzazione commerciale (art.44)
- Aree agricole della pianura alluvionale (art. 18)

Tavola 2 CARTA DEGLI ECOSISTEMI

- Zone di tutela di elementi della centuriazione (art. 18 PTM, art. 8.2PTCP)
- Aree ed elementi interni agli ecosistemi agricoli e naturali: zone di rispetto delle sorgenti e pozzi (art. 17 del PTM, 5.2-5.3 PTCP)
- Zone di protezione acque sotterranee nel territorio pedecollinare e pianura (art. 5.2-5.3 PTCP)

Tavola 3 CARTA DI AREA VASTA DEL RISCHIO IDRAULICO RISCHIO DA FRANA E DELL'ASSETTO DEI VERSANTI

- Scenario P2 derivato dal reticolo naturale principale e dal reticolo secondario di pianura (RP+RSP) Torrente Santerno (art. 30)

Tavola 5 CARTA DELLE RETI ECOLOGICHE, DELLA FRUIZIONE E DEL TURISMO

- Zona di tutela elementi della centuriazione (art. 47) si veda art. 8.2, punto 2 lettere d1) e d2) del PTCP e in particolare art. 8.2, punti 10 e 11 del PTCP

Rispetto al **PUMS** si evidenzia quanto segue:

L'area, confina a nord con l'asse autostradale A14 e alla stessa si accede dalla via Selice SP 610 individuata come "Rete di interesse regionale" interessata dalla rete ciclabile per la mobilità quotidiana da finanziare - Bicipan (tavola 1A) oltre che dall'itinerario cicloturistico regionale "Ciclovía dal Po al Santerno" (tavola 1B).

La tavola 2B - TPM scenario PUMS 2030 prevede per la via Selice la Rete bus di II livello (60'). L'intero polo funzionale è interessato dalla previsione di PUMS della nuova viabilità interna denominata "Rete di base di interesse regionale".

Relativamente all'interferenza con le **Zone di rispetto delle sorgenti e pozzi** si dà atto che l'area del comparto APF.6 interferisce parzialmente con tale tutela disciplinata dall'art. 5.3, punto 10 del PTCP (Allegato A del PTM) il quale definisce le zone di "tutela assoluta" e le "zone di rispetto" ove sono precluse alcune attività quali ad esempio dispersione o scarico di fanghi o di acque reflue, anche se depurati; l'accumulo di concimi chimici, fertilizzanti o pesticidi; apertura di cave; gestione dei rifiuti ecc...

Nelle zone di rispetto, le trasformazioni d'uso del suolo e le previsioni urbanistiche sono invece subordinate alla realizzazione di specifiche indagini idrogeologiche che verifichino la totale assenza di interferenze con le caratteristiche qualitative e quantitative delle acque sotterranee. Nelle stesse aree di cui al punto 10, gli insediamenti, nuovi o esistenti, dovranno dotarsi di reti fognarie di tipo separato, distinte per le acque nere e per le acque bianche; per la rete delle acque nere le tubazioni, i pozzetti, le fosse biologiche, e le altre componenti della rete devono essere alloggiati in manufatti a tenuta, ispezionabili e dotati di idonee caratteristiche meccaniche.

A tale fine e come evidenziato nel contributo istruttorio di ARPAE AACM **si chiede di riservare particolare attenzione all'utilizzo di tali aree, escludendo le attività che possono costituire centro di pericolo per la qualità delle acque sotterranee o comportare rischio di contaminazione delle stesse.**

Con riferimento alle zone di tutela degli elementi della centuriazione (art. 47 del PTM) occorre richiamare le disposizioni di cui all'art. 8.2 punti 2, 10 e 11 del PTCP con particolare riferimento alle aree individuate al punto 2, lettera d2) descritte come aree nella cui attuale struttura permangono segni, sia localizzati sia diffusi, della centuriazione.

In particolare si richiama il punto che ammette ulteriori aree a destinazione d'uso extragricola, ove si dimostri che nell'assetto delle aree interessate venga garantito il rispetto delle disposizioni dettate a tutela degli individuati elementi della centuriazione, qualora le aree interessate ricadano tra quelle comprese nella categoria di cui alla lettera d2) del punto 2 sopra citato.

Ai sensi del punto 11 dell'art. 8.2 di cui sopra sono comunque ammesse nuove previsioni insediative che dovranno preferibilmente essere localizzate nelle quadre già parzialmente urbanizzate e non in quelle libere da insediamenti. Relativamente a quanto sopra, e ferme restando le valutazioni che effettuerà anche il Comune in sede di assenso preliminare rispetto alle disposizioni di cui all'art. 2.2.4 del PSC, si dà atto anche delle previste misure adottate nella progettazione dell'insediamento che prevedono la valorizzazione dei segni della centuriazione non solo nel paesaggio ma anche nelle facciate e nel tetto degli edifici al fine di assicurare la prescritta lettura della preesistenza.

4. VARIANTE URBANISTICA AGLI STRUMENTI COMUNALI (PSC, POC E RUE)

L'area oggetto di intervento è disciplinata dagli strumenti urbanistici comunali e in particolare dall'art. 5.4.1 Ambiti Poli funzionali del PSC e dalla scheda d'ambito del RUE vigente: Allegato 1 Ambiti soggetto a disciplina speciale TOMO III "APF.6: Multisala".

La proposta in oggetto si configura in variante al PSC, POC e RUE come meglio descritto nell'elaborato 3.b-1 relativo alla variante agli strumenti urbanistici vigenti che descrive in maniera esaustiva le proposte di modifica cartografica e normativa alla strumentazione vigente.

Nello specifico la proposta comporta variante normativa al RUE, consistente in modifica della Scheda APF6 contenuta nelle NTA Tomo III Allegato 1 Ambiti a disciplina speciale.

A titolo esemplificativo la proposta di modifica alla Scheda di RUE prevede:

- Ridenominazione dell'Ambito in "APF6 Polo grande logistica"
- Adeguamento degli standard urbanistici agli usi logistici previsti (funzione produttiva) ovvero: incremento del verde pubblico da realizzare da 3.000 mq a 18.000 mq, con eliminazione della previsione di monetizzazione e riduzione dei parcheggi pubblici da 21.000 mq a 8.200 mq;

- Incremento della Su massima da 46.000 mq a 60.000 mq e della Superficie complessiva da 60.000 mq a 63.000 mq
- Individuazione delle opere di viabilità di interesse pubblico e necessarie alla sostenibilità dell'intervento a carico del soggetto attuatore
- Eliminazione degli usi commerciali e terziari e inserimento degli usi produttivi tra cui la specificazione dell'uso di grande logistica incluso nell'uso d3 del RUE.

Relativamente alle dotazioni di verde pubblico e parcheggi pubblici si dà atto delle quantità indicate nella scheda di RUE e di quanto dichiarato nell'elaborato di variante rispetto alla necessità di adeguare gli standard urbanistici agli usi logistici previsti (funzione produttiva). **Si rileva tuttavia la necessità che negli elaborati di progetto sia esplicitata in maniera puntuale e analitica la verifica del rispetto delle dotazioni individuate nella scheda di RUE anche con riferimento ai parcheggi pertinenti la cui quantificazione è da definirsi in riferimento alle disposizioni del RUE stesso. Si suggerisce, inoltre, di provvedere con una verifica generale degli elaborati al fine di allineare i dati relativi alle dotazioni di cui sopra.**

La proposta di variante a RUE individua, inoltre, le modalità di attuazione nell' "Accordo di Programma ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/17 e smi. avente gli effetti di Piano Urbanistico Attuativo". Relativamente a quanto sopra occorre, tuttavia, ricordare che con l'entrata in vigore della LR 24/2017 sono stati individuati nuovi strumenti di attuazione riconducibili, ad esempio, all'Accordo Operativo di cui all'art. 38, al Piano Attuativo di Iniziativa Pubblica ecc... e pertanto, seppur in vigore del PSC e del RUE, al fine di una maggiore coerenza con la nuova legge regionale, si ritiene maggiormente in linea con la stessa legge non prevedere l'approvazione di un PUA in quanto strumento di attuazione disciplinato dalla LR 20/2000 non più vigente.

Rilevato altresì che il comma 3 dell'art. 60 della LR 24/2017 prevede che la proposta di Accordo di programma sia corredata dal progetto definitivo delle opere dagli elaborati relativi alle variazioni degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e dal progetto urbano e considerato, in particolare, che l'area in oggetto non è interessata da un PUA vigente **si propone di prevedere nella scheda di RUE la modalità di attuazione mediante "Accordo di Programma e Permesso di Costruire Convenzionato"**. Conseguentemente, e laddove necessario, dovranno essere aggiornati tutti gli elaborati di progetto e documentali.

Si chiede, altresì, di richiamare nel paragrafo "Descrizione e obiettivi delle trasformazioni" oltre all'Accordo Territoriale "Selice-A14" anche l'atto di Addendum richiamato in premessa e di indicare anche l'altezza massima ammessa, in linea con gli elaborati progettuali e le NTA.

Per quanto riguarda la SU ammessa e quantificata in 60.000 mq (come anche indicato analiticamente nella tav. 2.a.1 di Progetto) **si evidenzia la necessità di allineare nella documentazione di progetto anche la quantificazione della SA quantificata nella Scheda di RUE in 3.000 mq (a titolo esemplificativo nelle NTA) specificando nella scheda di RUE che trattasi di SU e SA massima ammessa.**

Relativamente agli usi ammessi occorre evidenziare che la proposta in oggetto è finalizzata alla realizzazione, mediante Accordo di Programma, di un insediamento di grande logistica così come meglio rappresentato negli elaborati di progetto dando altresì atto che la proposta di variante al RUE ammette la possibilità di insediare altri usi di carattere produttivo in coerenza con gli altri ambiti produttivi.

A tal proposito si segnala un probabile refuso in merito all'uso d9) residenza custode, che **si chiede di escludere dagli usi ammessi in allineamento con gli usi indicati nelle NTA, non ritenendolo ammissibile.**

Sempre con riferimento agli usi ammessi **si propone di valutare la possibilità/necessità di prevedere anche l'inserimento dell'uso d5) produzione e commercializzazione dell'energia** che permette di sfruttare la produzione dell'energia prodotta dai pannelli posti in copertura oltre il fabbisogno dettato dall'attività logistica. **Tale ipotesi si ritiene valutabile esclusivamente quale uso strettamente correlato ai fabbricati**

esistenti (insediamento logistico) **al fine di favorire la massimizzazione di impianti FER in ambiti produttivi già urbanizzati.**

In merito alle opere a **carico dell'ambito APF.6** si suggerisce di **escludere l'elenco dalla scheda di RUE rimandando comunque agli obblighi per il Soggetto Attuatore definiti nell'Accordo di Programma e relativi allegati.**

Si chiede infine di verificare e allineare, ove necessario, anche il documento di ValSAT e tutti gli elaborati di cui al presente accordo.

In merito alle verifiche richieste **si chiede di mantenere la Verifica Storica degli elementi storico-architettonici presenti con particolare riferimento alla via Bussolo e al manufatto identificato dagli strumenti comunali con n. 412 rappresentato negli stralci cartografici di RUE come "sistema insediativo storico" del quale non risulta rappresentazione grafica e descrittiva nella documentazione prodotta di progetto. Il manufatto è, infatti, riconducibile alle disposizioni di cui all'art. 2.2.4 del PSC per il quale si chiede di verificarne e esplicitarne la coerenza.**

Si chiede, pertanto, di modificare in tal senso sia la scheda che i restanti documenti progettuali, dando merito e rilevanza della scelta operata mediante apposito approfondimento.

La variante cartografica al RUE è finalizzata in particolare alla:

- Modifica della classificazione dell'area da ASP_COM "Ambiti prevalentemente commerciali esistenti" a ASP_A "Ambiti produttivi e terziari sovracomunali di sviluppo", al fine di rendere coerente la classificazione con la proposta di creare un polo logistico;
- Eliminazione del perimetro di "polo funzionale da PTCP confermato" dall'ambito APF6, in quanto il polo funzionale riconosciuto dal PTM non è limitato al solo ambito APF6. Per l'individuazione del polo funzionale riconosciuto dal PTM si rimanda alla Variante al PSC.

Relativamente a quanto sopra si evidenzia che il perimetro del Polo Funzionale, come correttamente indicato nella relazione di variante, è definito nel PTM e in particolare nella Tav. 1. Rilevato inoltre che il perimetro individuato dagli strumenti urbanistici comunali vigenti fa riferimento al PTCP; **si chiede al comune di valutare la possibilità di recepire nella cartografia del RUE il perimetro del Polo funzionale indicato nel PTM.**

La proposta prevede altresì la **variante normativa al PSC** (Elaborato B Norme Tecniche di Attuazione) mediante la quale si prevede all'art. 5.4.1 "Ambiti Poli funzionali" di inserire quanto segue: *"Il PSC recepisce il nuovo polo funzionale metropolitano integrato "Selice-A14" definito nell'Accordo territoriale sottoscritto l'8 luglio 2021 tra Città Metropolitana di Bologna, Comune di Imola e Nuovo Circondario Imolese, riportato nella Tavola 1 del PTM e comprensivo degli ambiti ASP_AN2.7, ASP_AN2.9, N24A e APF.6 come individuati dal RUE e dal POC."*

Relativamente a quanto sopra e **in analogia con il RUE si chiede di richiamare anche l'atto di Addendum richiamato in premessa.**

L'Accordo di Programma in oggetto è proposto inoltre anche in **Variante al POC** vigente per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio delle opere di viabilità esterne agli ambiti del polo funzionale, previste nel PSC Tavola 1 e nel RUE Tavola 1a tra la via Selice e la via Lasie.

La Variante consiste:

- Elaborato di POC "Schede opere pubbliche": inserimento di una nuova scheda Intervento n. 17 "Nuova viabilità via Lasie – via Selice -Casello A14" comprensiva di stralcio di PSC e RUE e individuazione catastale delle aree oggetto di esproprio e relativi intestatari;
- Elaborato cartografico di POC "Tavola 1" Interventi e ambiti": inserimento della perimetrazione dell'area dell'intervento 17.

5. OPERE PUBBLICHE EXTRACOMPARTO PREVISTE NELL'ACCORDO TERRITORIALE "SELICE-A14"

L'art. 60 della L.R. 24/2017 prevede che l'assenso preliminare sia finalizzato all'esame e *"all'approvazione preliminare dell'oggetto dell'accordo e delle varianti che lo stesso comporta, predispone, assieme al progetto definitivo delle opere, interventi o programmi di intervento oggetto dell'accordo, il progetto urbano e gli altri elaborati relativi alle variazioni degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica che conseguono alla conclusione dell'accordo e il documento di Valsat delle varianti stesse"*. In merito all'adeguatezza del livello di progettazione e alla necessità che gli elaborati progettuali siano redatti e completi di tutte le informazioni tecniche e descrittive tali da consentirne l'approvazione del progetto definitivo, si richiamano le disposizioni dell'art. 60 di cui sopra e i pareri espressi dalla Regione Emilia Romagna (PG 0880491 del 4/07/2019 e PG 1186758 del 25/11/2022), dai quali si evince la necessità che l'Accordo di Programma individui compiutamente i lavori da realizzare definendone la puntuale localizzazione, dimensionamento, caratteristiche planivolumetriche, destinazioni d'uso e i parametri urbanistici e che la progettazione sia corredata dagli approfondimenti tematici richiesti secondo la disciplina vigente per il rilascio delle autorizzazioni e atti di assenso comunque denominati da acquisire nell'ambito della conferenza dei servizi.

Visto quanto sopra si dà atto degli elaborati presentati e si demanda anche alle valutazioni dell'Amministrazione comunale circa la verifica di conformità dei progetti di opere pubbliche rispetto alle disposizioni della normativa in materia e rispetto a quanto sopra, ferma restando la necessità di verificare, all'atto del rilascio dei titoli edilizi, anche il rispetto della normativa in materia edilizia, con particolare riferimento al DPR 380/2021 e alla LR 15/13 e ss.mm.ii, per le opere private.

6. SODDISFACIMENTO DEI REQUISITI GREEN LOGISTIC E APEA

Il PTM subordina la realizzazione degli insediamenti di grande logistica al rispetto delle disposizioni di cui al Glossario 2 del PTM. Si dà atto degli approfondimenti effettuati e degli impegni che dovranno essere assunti dal soggetto attuatore e si riportano di seguito alcune valutazioni in merito al pieno soddisfacimento dei requisiti sulla Green Logistic:

- **Carico urbanistico e mobilità**

Nel prendere atto di quanto prodotto in merito ai parametri relativi alla tipologia logistica definita nel Glossario 2 del PTM per la tipologia "non nota" si evidenzia il disallineamento tra i valori contenuti nell'analisi trasportistica, nell'allegato D e quelli della Valsat (ad. esempio il coeff. di omogeneizzazione). Inoltre nell'allegato D si riporta una distribuzione dei flussi di entrata e uscita degli addetti non compatibile con alcuna turnistica. **E' quindi necessario rivedere la distribuzione della movimentazione nelle diverse fasce orarie giornaliere e si chiede di aggiornare e allineare i documenti dello studio di traffico, valsat, sintesi non tecnica ed eventualmente acustica, ecc.**

- **Ciclabilità:**

Si prende atto delle integrazioni richieste in merito alla segnaletica Bicipolitana ((elaborato 6.1.a.2 e computata nel QE)) e rispetto all'indicazione in planimetria delle aree di sosta bici, per le quali sono state dettagliate le tipologie ed ingombri standard (elaborato 2.a.1) tuttavia è necessario **specificare il numero di stalli bici, sia normali che elettrici, ed identificare una la tipologia di rastrelliera che permetta di ancorare il telaio.**

Inoltre il tratto M-N previsto tra le opere del AT Selice - A14 non compare nelle immagini relative alla rete ciclabile pianificata sia nello studio di traffico e nella valsat; **si chiede di aggiornare gli elaborati anche in tal senso.**

- **Trasporto pubblico**

Rispetto agli impegni in merito, si dà atto della sistemazione della fermata TPL Selice-A14 (elaborati 0.1.a e 6.1.a) e si rimanda agli impegni contenuti nell'AdP per l'attuazione di un servizio di TPL su gomma a supporto del miglioramento dell'accessibilità al comparto.

- **Accessibilità al comparto**

Si dà atto della razionalizzazione delle aree destinate alla realizzazione di strade e marciapiedi anche in relazione ai vincoli dovuti al posizionamento della rete SNAM (elaborato 0.a.1) mentre vengono mantenuti i parcheggi pubblici.

Si segnala che all'interno del comparto non sono state adibite aree per la sosta di moto e scooter e che negli elaborati 6.1.c e 6.1.c2 la sezione E-E' è differente dalla quotatura presente nell'elaborato 6.1.a.

Si chiede di integrare le planimetrie in tal senso.

- **Fascia verde**

Nella tavola 2.a.4 "Planimetria di progetto - Definizione del verde pubblico e privato" sono rappresentate e quotate le fasce di mitigazione verdi alberate previste sui quattro limiti del comparto in conformità con il PTM (Appendice 2 del Glossario). A tal proposito si dà delle prescrizioni impartite da SNAM e dell'impossibilità, evidenziata anche nella seduta di conferenza del 27.07.2023, di prevedere la completa copertura dell'area posta al confine con l'ambito denominato ASP_AN2.7 con fasce arboree. Come anticipato nella stessa seduta di conferenza dalla Città metropolitana si evidenzia che ai sensi del Glossario 2 del PTM tale fascia deve essere alberata con specie performanti di alto assorbimento della Co2, così come la fascia posta a nord rivolta verso l'autostrada.

Relativamente a quanto sopra si dà pertanto atto della sovrapposizione dei vincoli con il progetto (tav. 1.b.1) dell'insediamento logistico, ovvero dell'esistenza di alcuni tratti del gasdotto SNAM che necessitano di una fascia di rispetto inedificabile e che interferiscono con le previste fasce di mitigazione. Visto quanto sopra e relativamente a quanto evidenziato anche da ARPAE AACM, **si chiede di approfondire e specificare come si intenda compensare le mitigazioni e le alberature che non risultano realizzabili nelle fasce di cui sopra anche attraverso l'individuazione di altre aree (pubbliche o private) sulle quali prevedere le alberature che potranno essere localizzate preferibilmente in prossimità dell'intervento e/o comunque nell'area produttiva di Imola al fine di contribuire all'assorbimento della Co2 come prescritto dal Glossario 2 del PTM.**

In recepimento anche del contributo di Arpae AACM si chiede, in particolare, di quantificare la Co2 prodotta dal nuovo insediamento e dalle attività collegate e la percentuale di questa che verrà compensata dal verde di progetto con riferimento alle diverse fasi di accrescimento delle piante.

Si chiede, inoltre, un monitoraggio a cadenza biennale dello stato di salute dei nuovi impianti vegetali e il conseguente aggiornamento della Co2 assorbita in relazione a quella prodotta.

- **Laminazione**

Come meglio precisato nel parere di Arpae AACM si evidenzia che il volume del bacino di laminazione è dimensionato per laminare 34.031 mq a fronte di 140.076 mq impermeabilizzati. Il resto è laminato con vasche interrato (il 24% della superficie impermeabile è laminata a cielo aperto). Nell'evidenziare che tale scelta risulta limitante rispetto ai dichiarati requisiti della green logistic, laddove prevedono che *"le aree di laminazione degli eventi meteorici in conformità con le vigenti norme sull'invarianza idraulica per quanto possibile sono state organicamente inserite nella rete ecologica e comunque data la loro vasta dimensione possono essere considerate come stepping stones"*. **Si chiede di riportare a coerenza l'obiettivo della green logistic tenendo conto delle indicazioni formulate da ARPAE AACM nel paragrafo "Valsat" del contributo istruttorio, al fine della migliore scelta progettuale per la laminazione.**

Inoltre in merito alla depressione dell'area destinata a verde pubblico, **si chiede di chiarire se la profondità dell'invaso è compatibile con la fruizione come verde pubblico.**

- **Rischio idraulico**

nel prendere atto che le NTA prevedono che gli edifici *“dovranno indicativamente rispettare le seguenti caratteristiche: impostazione del piano di calpestio degli edifici di nuova realizzazione a +00.15 cm rispetto alla quota della via di accesso di progetto (+30.15) (...)”*. Si chiede di presentare motivata e adeguata relazione idraulica, che costituisca asseverazione di non incremento del rischio idraulico. Si chiede inoltre di formulare la sopraelevazione richiesta dalla NTA in termini coerenti con quanto riportato nello studio idraulico e di renderla cogente anziché *“indicativa”*.

- **Isola di calore**

In merito alla richiesta di soluzioni volte a mitigare l'effetto di isola di calore attraverso pareti verdi (pannelli, reti o graticci), si segnala che nel documento 7.f Progetto del paesaggio (citato nella tabella di verifica dei requisiti green logistic) si legge *“che i parcheggi paesaggistici sono previsti con pavimentazione permeabile e drenante, in modo da ridurre l'isola di calore e il runoff dell'acqua piovana e che gli elementi che costituiscono il progetto sono esplicitati anche nel disegno degli alzati.*

Nell'evidenziare che non paiono risultare altri riscontri testuali e grafici in materia di interventi finalizzati alla mitigazione dell'effetto di isola di calore se non il riferimento del soddisfacimento nella tabella contenuta nell'Allegato 5 all'AdP - VERIFICA REQUISITI GREEN LOGISTICS all'AdP, si chiede di approfondire tale requisito mediante, ad esempio, la previsione ovunque possibile di pareti e coperture verdi (anche attraverso l'uso di pannelli, reti o graticci per il quale si richiama il rispetto e l'aggiornamento della documentazione per quanto riguarda le modifiche nel frattempo eseguite).

Per quanto riguarda le valutazioni di sostenibilità ambientale si rimanda tuttavia al *“Contributo propedeutico all'espressione dell'assenso preliminare”* predisposto da ARAPE AACM pervenuto con nota P.G. 11106 del 20.02.2024.

7. NTA

Con riferimento a quanto evidenziato in merito alla proposta in oggetto, si evidenzia che le NTA dovranno, in ogni caso, specificare meglio quali siano le modifiche al progetto che comportano la necessità di procedere in variante all'Accordo di Programma.

A tal fine, e a titolo meramente indicativo, si evidenzia che sono da ricondurre a varianti sostanziali, e pertanto soggette alle stesse procedure previste per l'approvazione dell'Accordo di Programma oltre che alla valutazione preventiva del Collegio di Vigilanza, le seguenti modifiche:

- modifiche alle opere pubbliche, fermo restando quanto indicato per le modifiche di natura non sostanziale;
- modifiche che possono comportare mutamenti significativi degli impatti ambientali e territoriali eventualmente previsti dalla VALSAT;
- aumento della SU massima ammissibile ai sensi dell'Accordo di Programma;
- modifiche quantitative in riduzione alle dotazioni territoriali, agli standard di verde e parcheggi pubblici, nonché al tracciato dei percorsi ciclabili interni ed esterni al comparto;
- cambi d'uso rispetto a quello logistico/produttivo
- modifica sostanziale dell'articolazione planivolumetrica degli interventi nonché tutte le altre modifiche non riconducibili a modifiche di tipo non sostanziale elencate all'art. 4 delle NTA e quelle di cui al Parere del Servizio giuridico del territorio, disciplina dell'edilizia, sicurezza e legalità della Regione Emilia-Romagna PG/1190211/2021 del 29/12/2021.

A titolo esemplificativo sono pertanto da intendersi modifiche di tipo non sostanziale:

- a) rettifiche degli errori materiali;

- b) modifiche che non incidono sul dimensionamento e sulle destinazioni funzionali, sia degli insediamenti privati che delle infrastrutture, dotazioni territoriali e servizi pubblici ivi previsti;
- c) modifiche delle caratteristiche edilizie o dei dettagli costruttivi degli interventi;
- d) modifiche necessarie per l'adeguamento del piano alle previsioni immediatamente cogenti contenute in leggi o in strumenti di pianificazione nazionali, regionali, metropolitani o d'area vasta sopravvenuti.
- e) modifiche esecutive alla viabilità carrabile interna al comparto e/o dei passi carrai
- f) modifiche ed adeguamenti dei tracciati e dei posizionamenti delle reti dei sottoservizi derivanti da esigenze esecutive e/o prescrizioni degli Enti gestori in relazione ai loro standard di realizzazione e manutenzione;
- g) variazioni inferiori al 2% delle quote plano-altimetriche di progetto senza alterazioni delle dotazioni territoriali e nel rispetto di eventuali prescrizioni impartite dagli Enti competenti in sede di Accordo di Programma;

Relativamente alle modifiche di cui sopra si chiede di effettuare un'ulteriore valutazione delle modifiche che, ai sensi dell'art. 4 delle NTA, sono state indicate di natura "non sostanziale", fermo restando che le stesse non dovranno comportare di norma modifiche alle opere pubbliche e/o riduzione delle dotazioni previste dal progetto così come verrà approvato e come in parte evidenziato anche da ARPAE AACM in relazione al verde pubblico. Tali aspetti potranno tuttavia essere valutati nel dettaglio in sede di tavolo tecnico.

Si ricorda inoltre che deve essere garantita la permeabilità di progetto pari a 64.495 mq e **si chiede di portare a coerenza la quantificazione della superficie permeabile fra vari documenti oltre che prescrivere nello schema di Accordo di Programma, nelle NTA e ovunque necessario.**

Si chiede, inoltre, di indicare nelle NTA, oltre che nello Schema di Accordo di programma, anche la modalità di approvazione della eventuale modifica dei soggetti attuatori per la quale si segnala che occorre apposita espressione da parte degli organi istituzionalmente competenti da effettuarsi previa valutazione da parte del Collegio di Vigilanza;

Le disposizioni relative alle modifiche sostanziali e non sostanziali dovranno essere previste anche nello schema di Accordo di Programma.

Nel prendere atto che le NTA riportano la capacità edificatoria ammessa per l'intero nuovo comparto per la grande logistica pari a 60.000 mq di SU oltre a 3.000 mq di SA, **si ritiene necessario specificare anche nelle NTA che tale SU è da ritenersi superficie massima ammissibile in conformità con l'Addendum sopra citato e con la Scheda di RUE.**

Si rimanda altresì al Contributo propedeutico all'espressione dell'assenso preliminare redatto da Arpaee AACM (PG 11106 del 20/02/2023) e allegato alla presente relazione dal quale si evince la necessità di fornire quanto segue:

- un dettaglio progettuale sugli edifici tale da consentire ad AUSL di esprimere parere;
- una definizione degli usi previsti per i coperti (pannelli fotovoltaici, tetti verdi, disegno della centuriazione ...);
- una dichiarazione del numero totale di baie di carico per ciascun edificio e della loro quota rispetto al piano campagna;
- una planimetria, eventualmente revisionata in senso di minimizzazione del consumo di suolo, del disegno stradale interno al comparto che dimostri la possibilità per i mezzi pesanti di effettuare le manovre alle baie e di entrata/uscita dal lotto;
- un progetto del verde con quantità e localizzazione degli impianti arborei previsti, che dimostri la non frammentazione.

8. SCHEMA DI ACCORDO DI PROGRAMMA ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017

Relativamente allo schema di Accordo di programma proposto si evidenziano alcune tematiche da approfondire/aggiornare in sede di appositi tavoli tecnici da effettuarsi tra i referenti del Comune di Imola e la Città metropolitana e con il Soggetto Attuatore. A tal fine si evidenzia quanto segue:

Si dà atto che il soggetto attuatore è rappresentato, nello Schema di AdP, nella società Sunny Village s.r.l. anche in qualità di proprietaria delle aree, mentre negli elaborati di progetto è indicato il nominativo della società Develog 6 s.r.l.

Rilevato, in particolare, che nello stesso schema di Accordo di Programma la società Sunny Village s.r.l. è dichiarata in stato di liquidazione e considerato che il soggetto è da intendersi come colui che condivide il vincolo negoziale relativamente a tutte le fasi attuative di cui si compone il progetto: ideazione, promozione, progettazione, realizzazione delle opere, dotazioni, infrastrutture, servizi fino alla gestione, secondo le modalità, i limiti e le condizioni stabilite dal medesimo accordo (Vedi parere Regione Emilia-Romagna PG/2020/70693 del 02/11/2020), **si chiede di meglio chiarire chi sia il Soggetto attuatore e/o i soggetti attuatori, che assumono tutti gli impegni di cui all'Accordo di Programma dalla sua ideazione fino alla gestione, presupposto indispensabile per la conclusione del procedimento e per la sottoscrizione dell'Accordo di Programma. Il nominativo del soggetto attuatore dovrà conseguentemente essere indicato in tutti gli elaborati di cui alla presente proposta di Accordo.**

Rilevato che l'Accordo di Programma è promosso, ai sensi degli artt. 59 e 6 della LR 24/2017, al fine della definizione e l'attuazione di opere, interventi e programmi di intervento di rilevante interesse pubblico **si chiede anche al fine di dare riscontro a quanto richiesto anche da ARPAE AACM di meglio esplicitare e descrivere le ragioni di interesse pubblico della proposta in oggetto anche con riferimento, a titolo esemplificativo, alle ricadute generali rispetto alle tematiche della mobilità sostenibile, della rigenerazione e della qualità urbana degli ambiti produttivi ecc...** Si richiama a tal fine anche la necessità che il progetto risponda alle prescrizioni di cui all'art. 50 del PTM che prevede che gli interventi da attuarsi a seguito della conclusione di accordi di programma ai sensi degli artt. 59 e 60 della Legge regionale n. 24/2017, devono essere sempre accompagnati da azioni, per la rigenerazione degli insediamenti e dei contesti territoriali in cui si inseriscono, coerenti, congrue e corrispondenti all'entità delle trasformazioni previste. **Si chiede pertanto di produrre un apposito approfondimento in tema di Rigenerazione urbana prevedendo anche uno specifico articolo nel testo dell'Accordo di Programma e che dimostri la coerenza con le disposizioni di cui all'art. 50 e agli articoli da 35 a 38 del PTM.**

L'art. 8 "Adattamenti e modifiche progettuali in sede attuativa dell'Accordo" dello Schema di Accordo di Programma prevede la disciplina delle varianti all'Accordo di programma. Richiamato quanto precisato nel paragrafo "NTA" **si evidenzia la necessità di allineare la disciplina delle Varianti con quanto indicato nel paragrafo di cui sopra, prevedendo altresì uno specifico articolo di "raccordo" tra lo schema di Accordo di Programma, la Convenzione e le NTA che preveda quanto segue:**

"Per quanto eventualmente in contrasto tra le prescrizioni di cui al testo di Accordo di Programma sottoscritto tra le parti e i disposti delle NTA e/o della Convenzione Urbanistica, vale quanto indicato nello schema di Accordo di programma sottoscritto tra le parti. Il testo dell'Accordo di Programma prevale, pertanto, sulle Norme Tecniche di Attuazione del PUA (NTA) che prevalgono altresì sulle disposizioni della Convenzione urbanistica e sugli allegati dell'Accordo stesso".

Come già evidenziato, l'AdP in variante costituisce parte integrante dello strumento di pianificazione cui accede ed è soggetto alle medesime forme di pubblicità e di partecipazione.

In caso di modifica dei soggetti attuatori dell'Accordo di Programma tale eventuale modifica, non necessita tuttavia dell'approvazione con le stesse modalità dell'accordo di programma ma la stessa dovrà essere valutata preventivamente dal Collegio di Vigilanza, sulla base delle verifiche effettuate dall'amministrazione comunale, rispetto all'ammissibilità degli eventuali subentranti (antimafia e credibilità finanziaria) nonché approvata dallo stesso Collegio di Vigilanza appositamente convocato dal Comune. Il nuovo testo dell'Accordo di Programma, che individua gli eventuali nuovi soggetti attuatori,

dovrà essere riapprovato dagli organi istituzionalmente competenti. Si chiede pertanto di prevedere una specifica disposizione anche in merito a quanto sopra, così come precisato anche nel paragrafo “NTA”.

Trasporto pubblico

In merito al trasporto pubblico, oltre ai Requisiti sulla Green Logistic di cui al Glossario 2 del PTM, occorre evidenziare quanto previsto dall’art. 35 comma 2, lett b) della L.R. 24/2017 che stabilisce, in merito alla disciplina delle nuove urbanizzazioni, i requisiti prestazionali e le condizioni di sostenibilità ambientale e territoriale dei nuovi insediamenti al di fuori del territorio urbanizzato. Relativamente a quanto sopra si dà atto delle disposizioni sul TPL contenute nello Schema di Accordo di Programma che **si ritiene debbano essere integrate unitamente agli impegni delle parti in funzione delle condizioni locali dell’ambito e delle sue relazioni con il contesto territoriale.** Si chiede l’attivazione da parte del comune di Imola in collaborazione con la Città Metropolitana del Tavolo Tecnico tra i referenti della Città metropolitana, del Comune di Imola in collaborazione con il Soggetto Attuatore e TPER nell’ambito del quale verranno meglio definite le azioni sul Trasporto pubblico e gli impegni delle parti fermo restando che l’attivazione del TPL rappresenta una condizione per la sostenibilità dell’insediamento stesso e per l’avvio dell’attività. Si evidenzia in particolare la necessità da parte del soggetto attuatore di fornire una serie di dati propedeutici all’interlocuzione con il gestore del servizio di TPL, al fine di poter costruire una proposta di servizio efficiente ed efficace e quantificarne i costi: numero e orari dei turni degli addetti (uffici e magazzini), data di avvio dell’attività e ogni altro elemento utile (es. dati raccolti dal Mobility manager).

Poiché all’interno dell’ambito si prevede l’insediamento di numerose attività e poiché nell’intorno sono già insediate un numero consistente di aziende, lo sviluppo di un servizio di trasporto pubblico potrà aumentare sensibilmente l’accessibilità dell’intera area, perciò si invita il comune di Imola ad attivarsi, con il supporto di Città metropolitana e dei soggetti attuatori, per individuare la figura del Mobility Manager di Prossimità, così come previsto già in altri ambiti del Nuovo Circondario Imolese. Si evidenzia che la Città Metropolitana ha elaborato un apposito Vademecum per lo sviluppo del Trasporto Pubblico da utilizzare quale riferimento per la definizione degli impegni delle parti.

Consumo di suolo

In merito al consumo di suolo si chiede di specificare nello schema di Accordo di Programma e negli elaborati progettuali la quantità di superficie territoriale consumata relativamente all’intervento ai sensi dell’artt. 5, 6 e art. 60 c.1 della legge regionale dell’Emilia-Romagna, n.24/2017 anche ai fini degli adempimenti di cui all’art. 49 del PTM.

Si chiede inoltre, in applicazione del comma 5 dell’ art. 6 della LR 24/2017, di dichiarare ed esplicitare nell’articolo relativo al consumo di suolo che non sussistono ragionevoli alternative localizzative che non determinino consumo di suolo.

Qualità del lavoro

In merito agli impegni del soggetto attuatore si chiede di integrare lo schema di accordo con uno specifico articolo relativo ai “tempi e modalità generali di attuazione degli interventi” e si evidenzia in via collaborativa la necessità di integrare l’Art. 6.5 in relazione alla qualità del lavoro per il quale saranno effettuati appositi approfondimenti con i servizi competenti della Città metropolitana relativamente agli standard ambientali e di qualità del lavoro i cui requisiti sono, a titolo esemplificativo, l’uso di mezzi non inquinanti o elettrici, il programma di mitigazione dei rischi ambientali derivanti dalla propria attività logistica, il programma aziendale di sostenibilità ambientale, quello di aggiornamento aziendale sui nuovi sistemi di produzione più ecosostenibili, la continua analisi delle prestazioni dei veicoli e dei mezzi, la modalità di utilizzo dei macchinari e dei veicoli aziendali. Il S.A. dovrà pertanto impegnarsi per sé e per i suoi eventuali aventi causa, al raggiungimento, nello svolgimento della propria attività, dei criteri operativi e dei requisiti finalizzati alla qualificazione dell’insediamento rispetto ai requisiti della Green Logistic entro

24 mesi dall'inizio dell'attività ed al mantenimento della stessa, anche al fine di soddisfare i requisiti della Green Logistic contenuti nel Glossario 2 di PTM.

Perequazione territoriale metropolitana

Il PTM prevede all'art. 51 apposite disposizioni relative all'obbligo di corresponsione al Fondo Perequativo Metropolitan per tutti gli interventi di cui al comma 2. A tal fine si ricorda che gli importi dovuti in coerenza con le disposizioni dell'art. 51 del PTM sono relativi al 50% degli oneri U2, del Contributo straordinario calcolato sulla base della Deliberazione Assemblea Legislativa Regione Emilia-Romagna n.186/2018 e al 50% di eventuali monetizzazioni. Dando atto della redazione della Tabella di cui all'Allegato B dello schema di Accordo di Programma **si chiede, tuttavia, di allineare l'articolo 7 dello Schema di Accordo relativamente al contributo di sostenibilità di cui all'AT del NCI con gli importi indicati nell'Allegato B "Tabella Oneri - Stima relativa alla Perequazione metropolitana" allegato allo Schema di Accordo in quanto sono stati indicati importi diversi.** Si ricorda infine anche che il Regolamento per la gestione del Fondo perequativo metropolitano prevede la possibilità di versamento degli importi anche da parte di soggetti privati.

Fabbisogno energetico

Si evidenzia che al fine di consentire all'amministrazione comunale che all'atto della presentazione del titolo edilizio finalizzato alla realizzazione del fabbricato sia predisposta la relazione di calcolo relative al fabbisogno energetico del comparto relative al dimensionamento dell'impianto fotovoltaico allineato con l'elaborato grafico corrispondente a quanto dichiarato in merito, **si chiede di prevedere nello Schema di Accordo di Programma una specifica disposizione che preveda la necessità che il SA rediga la documentazione di cui sopra al fine della presentazione del titolo edilizio.**

Allegati e raccordo tra gli elaborati dell'Accordo di Programma

Lo Schema di Accordo di Programma prevede i seguenti allegati:

- ELENCO ELABORATI;
- QUADRO ECONOMICO;
- CRONOPROGRAMMA;
- BOZZA DI CONVENZIONE;
- VERIFICA REQUISITI GREEN LOGISTICS;
- Ambiti e opere correlate del Polo funzionale metropolitano integrato Selice -A14;
- Tabella Oneri - Stima relativa alla Perequazione metropolitana.

Seppur tutti gli elaborati siano parte integrante e sostanziale, anche quando non materialmente allegati all'Accordo di Programma, **si ritiene necessario allegare allo Schema di Accordo di programma, oltre agli allegati di cui sopra, anche le NTA.**

Relativamente agli allegati si fa presente, a titolo collaborativo, che l'All. 2 Quadro Economico non risulta completamente leggibile pertanto **si chiede di effettuare le necessarie verifiche al fine di procedere con il deposito di tutti gli elaborati leggibili e facilmente consultabili.** Si evidenzia inoltre che l'All.3 Cronoprogramma è costituito da una sola macrovoce denominata "opere di urbanizzazione esterna" pertanto **si chiede di aggiornare il Cronoprogramma inserendo tutte le informazioni necessarie relative alle tempistiche di ciascuna opera (a1, a2, a3, a5, b1,c1).**

Con riferimento al cronoprogramma per la realizzazione delle opere relative al polo funzionale si dà, infine, atto di quanto specificato nell'Atto di Addendum più volte richiamato e nello specifico al paragrafo "E – Le opere definite nell'AT Selice-A14 a carico degli ambiti del quadrante".

L'art. 10, "Forme e modalità di attuazione dell'AT" dell'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale metropolitano integrato "Selice-A14" sottoscritto in data 8/07/2021, definisce al comma 3 gli interventi necessari per assicurare l'accessibilità e la sostenibilità territoriale e ambientale del Polo funzionale

metropolitano prevedendone, anche, la “contestuale” realizzazione da parte dei soggetti attuatori del Polo funzionale stesso. (...)

Rilevato che il Comune, sentiti i soggetti attuatori dei singoli comparti, ha già valutato la possibilità/necessità di modificare la sequenza nella realizzazione delle opere di cui sopra modificando conseguentemente gli impegni a carico di ciascun comparto e prevedendone il relativo coordinamento anche nell’ambito del procedimento in oggetto, si dà atto che l’assetto complessivo del polo funzionale, seppur come indicazione di massima, è stato sintetizzato nell’Allegato 1 allo stesso Addendum.

Si evidenzia pertanto la necessità di confermare, nell’ambito del presente Accordo di Programma, la ripartizione delle opere effettuata in collaborazione con tutti i comparti (ASP_AN2.7, ASP_AN2.9, N24A e APF.6) e la necessità di meglio definire un apposito cronoprogramma di massima finalizzato a “*garantire la realizzazione contestuale delle opere*” così come previsto dallo stesso AT “Via Selice-A14” e dall’Atto di Addendum, anche al fine di garantire il rispetto dei requisiti sulla Green Logistic di cui al Glossario 2 del PTM.

Richiamato pertanto quanto condiviso nell’Atto di Addendum **si chiede, pertanto, di definire un apposito cronoprogramma di massima di tutte le opere finalizzato a “*garantire la realizzazione contestuale delle opere*” in coerenza con quanto definito nell’Atto di Addendum sopra citato.**

9. SCHEMA DI CONVENZIONE URBANISTICA

Si dà atto che la proposta è corredata anche dallo schema di convenzione urbanistica e si evidenzia la necessità che lo stesso sia aggiornato a seguito della definizione del progetto, delle NTA, della Valsat e dello schema di Accordo di Programma così come verranno modificati nel corso del procedimento anche in recepimento del parere degli Enti e dei Contributi che verranno forniti dalla Città metropolitana in qualità di soggetto sottoscrittore dell’Accordo. Si ricorda, a tale fine, che la Convenzione Urbanistica rappresenta lo strumento che recepisce in maniera puntuale quanto già condiviso in sede di Accordo di Programma, non potendo essere delegata alla stessa nessuna attività di natura negoziale, salvo la disciplina e le modalità di attuazione degli interventi privati regolati dal titolo edilizio che dovrà essere rilasciato in piena coerenza con l’Accordo di Programma sottoscritto dalle parti e suoi allegati, comprese le norme tecniche di attuazione.

10. VALSAT

La Città metropolitana, in qualità di Autorità competente per la valutazione ambientale e Territoriale (Valsat) degli strumenti urbanistici dei Comuni e delle loro Unioni o Circondari facenti parte del territorio metropolitano, partecipa ai sensi dell' art. 60, alla stipula degli Accordi di programma in variante, per esprimere la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale. In particolare l'art. 60, comma 3, della l.r. 24/2017 prevede la possibilità di verificare l’assenso preliminare dei soggetti partecipanti all’accordo. Pertanto nella fase preliminare la scrivente Città metropolitana esprime una Valutazione preventiva avvalendosi del contributo propedeutico di Arpae AACM, in coerenza con quanto previsto dall'art. 19 della L.R. 24/2017 e tenuto conto di quanto previsto dalla *Convenzione in materia di supporto istruttorio di Valsat nei procedimenti rientranti nel campo di applicazione della legge regionale n. 24/2017*, sottoscritta da Città metropolitana e Arpae il 30 ottobre 2023.

A tal fine nell'ambito del presente AdP si esprime il parere preventivo sulla Valsat sulla base del contributo propedeutico all’espressione dell’assenso preliminare redatto da ARPAE AACM e allegato alla presente per costituirne parte integrante e sostanziale e del quale si evidenziano alcuni aspetti:

Come richiesto nel documento PG. della CM 49069 del 10.08.2023 richieste di integrazioni della CM BO, non sono state descritte alternative localizzative rispetto alla proposta progettuale presentata. Il documento di Valsat riporta che tali alternative sono già state valutate in sede di PSC, PTM e Accordo

Territoriale per il Polo funzionale metropolitano integrato "Selice-A14". **Si chiede di presentare nel documento di Valsat una sintesi di queste valutazioni.**

Si evidenzia un disallineamento fra la sup. permeabile di progetto indicata in Valsat pari a 64.495 mq e quanto contenuto a pag 48 della stessa che riporta invece che *“sarà realizzata una permeabilità complessiva non inferiore al 30% della ST pari a 48.798 mq di cui: Verde pubblico APF6 = mq. 21.896 e Altre aree ST APF6 a permeabilità profonda = mq. 12.832”*. Per i restanti 14.070 non è specificata la collocazione. A pag 81 la superficie permeabile è quantificata in 21.896 mq + 12.832 mq = 34.728 mq (NOTA: = 21,3 % della ST APF6). **Si chiede di portare a coerenza la quantificazione della superficie permeabile all'interno del documento di Valsat la restante documentazione di progetto.**

Si chiede inoltre di prescrivere nello schema di Accordo di Programma, nelle NTA e ovunque necessario il rispetto della SP di progetto = 64.495 mq.

Per quanto riguarda la laminazione si rimanda al paragrafo contenuto nel contributo di ARPAE AACM in merito alla coerenza con l'obiettivo della Green logistic già citato al precedente specifico paragrafo.

In merito ai servizi ecosistemici nel citare i servizi di regolazione e la scelta di specie arboree e arbustive che generano allo stoccaggio di CO₂, stimato a circa 7.089 t durante tutto il ciclo vitale degli esemplari si conferma quanto già richiesto al capitolo “SODDISFACIMENTO DEI REQUISITI APEA e GREEN LOGISTIC E APEA”, paragrafo “Fascia verde”,

Come già evidenziato si chiede inoltre di prevedere un monitoraggio a cadenza biennale dello stato di salute dei nuovi impianti vegetali e il conseguente aggiornamento della CO₂ assorbita in relazione a quella prodotta.

Inoltre per quanto riguarda i vincoli, fermo restando quanto sopra già descritto si evidenziano alcuni aspetti derivanti dal contributo di ARPAE AACM in base alle norme relative a:

- o zone di tutela della centuriazione (art. 2.2.4 PSC) le “strade disposte secondo gli assi della centuriazione sono mantenute nei loro aspetti strutturali se non sussistono particolari esigenze”. **Si chiede di verificare l'impossibilità a trovare soluzioni alternative alla rimozione del tracciato del vicolo Bussolo.**
- o tutela del sistema insediativo storico, **si chiede di meglio specificare in merito all'edificio classificato dagli strumenti comunali con n. 412** (manufatto di interesse storico-culturale e testimoniale del territorio rurale) rappresentato negli stralci cartografici di PSC e RUE vigenti e variati che non trova riscontro nella documentazione progettuale sia descrittiva che grafica.
- o zone di rispetto delle sorgenti e pozzi (Artt. 5.2 e 5.3 del PTM). **Si chiede di riservare particolare attenzione all'utilizzo di tali aree, escludendo le attività che possono costituire centro di pericolo per la qualità delle acque sotterranee o comportare rischio di contaminazione delle stesse.**

Fasce di mitigazione

In riferimento a quanto dichiarato in Valsat relativamente alla scelta *“accurata e strategica delle specie arboree e arbustive, contribuisce al sequestro e allo stoccaggio di CO₂, stimato a circa 7089 t durante tutto il ciclo vitale degli esemplari”*. Di seguito viene riportato lo schema riassuntivo delle alberature presenti nella tavola 11.2 del progetto del paesaggio: **Come già evidenziato, nel prendere atto di quanto riportato anche nello schema riassuntivo delle alberature di progetto (tav. 11.2) si dà seguito alla richiesta avanzata da Arpa AACM relativamente alla quantificazione della CO₂ prodotta dal nuovo insediamento e dalle attività collegate e la percentuale di questa che verrà compensata dal verde di progetto con riferimento alle diverse fasi di accrescimento delle piante. Si chiede un monitoraggio a cadenza biennale dello stato di salute dei nuovi impianti vegetali e il conseguente aggiornamento della CO₂ assorbita in relazione a quella prodotta.**

Rilevato quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 60 della LR 24/2017 si chiede al Comune di esplicitare quali siano le modalità che intende seguire (o che ha avviato) al fine della partecipazione dei portatori di interesse rilevando anche che la proposta in oggetto è localizzata in adiacenza ad alcuni edifici residenziali. A tal proposito si evidenzia anche quanto contenuto in materia di mitigazione dell'impatto acustico nei confronti delle abitazioni coinvolte evidenziati nel contributo preliminare di Arpae AACM.

Nel ricordare che il procedimento in oggetto sarà attuato previo rilascio del titolo edilizio, si prende atto dell'elaborato 2.d.3 schema di impianto fotovoltaico seppur privo della relazione di calcolo del fabbisogno energetico che dovrà essere prodotto.

Si evidenzia che in sede di presentazione del titolo edilizio finalizzato alla realizzazione del fabbricato il Comune dovrà infatti verificare che la documentazione che verrà presentata includa le relazioni di calcolo relative al fabbisogno energetico del comparto relative al dimensionamento dell'impianto fotovoltaico allineato con l'elaborato grafico corrispondente a quanto dichiarato in merito. A tal fine si rimanda a quanto già evidenziato in merito nel paragrafo "Schema di Accordo" ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017 relativo al punto denominato "Fabbisogno energetico".

Traffico

In ottemperanza ai requisiti della Green logistic, così come definito dal Glossario 2 del PTM, si chiede il monitoraggio ex-post (individuando le possibili soluzioni e mitigazioni necessarie per ridurre i conflitti funzionali), dei:

- flussi veicolari di alcuni punti specifici concordati o lungo determinati archi stradali critici, relativi ad una settimana tipo, suddivisi per ora e tipologia di mezzo;
- flussi di merci in termine di andamento degli ingressi/egressi al comparto, in una settimana tipo, suddivisi per ora e tipologia di mezzo.

11. PARERI DEGLI ENTI AMBIENTALI PERVENUTI

Nell'ambito della fase preliminare del procedimento sono pervenuti i seguenti pareri comprensivi dei pareri degli Enti Ambientali invitati alla conferenza:

Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio, ARPAE Distretto, AZIENDA USL di Imola U.O.C. Igiene e Sanità Pubblica, ATERSIR – Bologna, Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale, Consorzio Utenti Canale dei Molini di Imola e Massalombarda, Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale.

12. PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

La CM in relazione ai compiti ad essa attribuiti dalla LR 13/2015 e dalla LR 24/2017 in materia di VALSAT esprime una valutazione preliminare favorevole a condizione che vengano recepite le indicazioni degli Enti ambientali oltre a quanto contenuto nella presente Relazione istruttoria, anche in riferimento alle considerazioni e osservazioni ambientali indicate nel "*Contributo propedeutico all'espressione dell'assenso preliminare*" predisposta da ARPAE – Struttura Autorizzazioni Concessioni (AACM) di Bologna, allegata alla presente quale parte integrante e sostanziale.

13. COMPATIBILITÀ CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ SISMICA LOCALE

In applicazione dell'art. 5 della L.R. 19/2008, la Città metropolitana esprimerà il parere in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio nell'ambito della fase conclusiva.

14. CONCLUSIONI

Sulla base di quanto sopra evidenziato e valutati gli elaborati presentati, si esprime un assenso preliminare favorevole, a condizione che siano accolte e integrate nella documentazione conclusiva le richieste formulate nei precedenti punti della presente istruttoria tecnica. Si ricordano altresì tutte le disposizioni di cui all'art. 60 della LR 24/2017 con particolare riferimento alla necessità:

- dell'acquisizione da parte del Comune dell'informazione antimafia di cui all'art. 84 comma 3 del Dlgs 159/2011;
- di procedere con il recepimento negli elaborati progettuali di tutti i pareri degli Enti partecipanti alla conferenza di Servizi preliminare effettuando una verifica di tutti gli elaborati di cui all'Accordo di programma e suoi allegati al fine del corretto coordinamento e allineamento degli stessi;
- di procedere con l'aggiornamento dei pareri espressi dagli Enti in sede di Conferenza di Servizi, qualora lo si ritenga necessario eventualmente anche a seguito delle modifiche che interverranno in recepimento dei suddetti pareri. A tal fine si evidenzia come evidenziato da ARPAE AACM, a titolo esemplificativo, la necessità dell'acquisizione del parere di AUSL rilevato che la stessa, nell'ambito dei propri pareri espressi in data 19.12.2022 e 19.07.2023 ha evidenziato l'impossibilità di esprimersi. A tal proposito, nell'ottica della semplificazione del procedimento e del raccordo procedimentale, si chiede al comune di Imola, di procedere con la trasmissione via PEC, alla Città Metropolitana, di tutta la documentazione che sarà depositata al fine di ottemperare a quanto previsto dal comma 5 dell'articolo 60 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n.24/2017 e di dare comunicazione dell'avvenuto deposito a tutti gli enti partecipanti.

15. PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

La Città metropolitana in relazione ai compiti ad essa attribuiti dalla LR 13/2015 e 24/2017 in materia di VALSAT esprime una valutazione preliminare favorevole a condizione che venga recepito quanto descritto ai punti precedenti, anche in riferimento alle considerazioni e osservazioni ambientali indicate nella "relazione istruttoria" predisposta da ARPAE – Struttura Autorizzazioni Concessioni (AACM) di Bologna, *allegata*.

ALLEGATI: Contributo propedeutico all'espressione dell'assenso preliminare espresso da ARPAE - AAC Metropolitana (P.G. 11106 del 20/02/2023)

La funzionaria
Arch. Elena De Angelis

La Responsabile
Servizio Pianificazione del Territorio
Arch. Maria Grazia Murru
*(documento firmato digitalmente
ai sensi della normativa vigente)*