

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 8673/2024

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

Istruttoria di VAS/ValSAT dell'Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 60 della Legge Regionale 21 dicembre 2017 n. 24, finalizzato a insediare la grande logistica nell'ambito APF6 - Multisala a Imola

Contributo propedeutico all'espressione dell'assenso preliminare

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Comune di Imola

PREMESSO CHE:

- con nota del 04/03/2022 il Comune di Imola ha indetto la Conferenza di servizi decisoria in forma semplificata ed in modalità asincrona sulla Variante 9 al RUE relativa alla scheda dell'allegato 1 al tomo III denominata "APF6: MULTISALA" adottata dal Comune di Imola con deliberazione del Consiglio Comunale n. 265 del 23/12/2021;
- in data 13/03/2022 (PG/2022/43163) la CM BO ha inviato al Comune di Imola una richiesta di integrazioni e chiarimenti relativa alla Variante n. 9/2021 al RUE;
- con atto del Sindaco n. 1345 del 04/07/2022 è stata indetta la conferenza preliminare ai sensi dell'art. 60 L.R. 24/2017 sulla proposta di Accordo di Programma presentata dalla Ditta Sunny Village srl il 31/12/2021 per la realizzazione di un polo logistico nell'Ambito di RUE APF6 Multisala, sito in via Selice presso il casello autostradale;
- in data 7/07/2022 (PG 42681/2022 della CM BO) il Comune di Imola ha convocato una seduta della CdS per il giorno 4/07/2022 al fine di illustrare il progetto e definire gli aspetti procedurali nonché eventuali approfondimenti;
- in data 30/11/2022 (PG/2022/197709) il Comune di Imola ha indetto la Conferenza dei Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, comma 2, L. 241/1990 e smi., da effettuarsi in forma simultanea ed in modalità sincrona il giorno 15/12/2022, finalizzata all'espressione dell'assenso preliminare ex art. 60 della L. R. 24/2017 all'Accordo di programma in variante agli strumenti urbanistici comunali per la realizzazione di un insediamento logistico nell'ambito APF6 Multisala, sito in via Selice presso il casello autostradale. Ha allegato il verbale della CdS illustrativa del 7/07/2022, ha comunicato il link alla documentazione di progetto. Sono stati invitati a partecipare alla CdS:
 - Città Metropolitana di Bologna - Servizio Pianificazione e Servizio Viabilità
 - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
 - ARPAE
 - AZIENDA USL di Imola
 - ATERSIR
 - Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po

- Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale
- Autostrade per l'Italia spa
- HERA spa
- Area Blu S.p.a.
- SNAM Rete Gas
- Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile - Direzione Generale per le strade e autostrade - Ufficio Territoriale di Bologna
- Ministero della Difesa - 6° Reparto Infrastrutture – Ufficio Demanio e Servitù Militari;
- in data 4/07/2023 il progettista incaricato ha presentato al Comune nuovi elaborati, adeguati a seguito delle prescrizioni di Autostrade per l'Italia;
- in data 13/07/2023 (PG/2023/122252) il Comune di Imola ha convocato la seconda seduta di CdS per il giorno 27/07/2023;
- in data 3/08/2023 (PG/2023/134843) il Comune di Imola ha trasmesso il verbale della seduta di CdS del 27/07/2023, allegando le richieste di integrazioni e i pareri ricevuti;
- in data 10/08/2023 (PG/2023/139931) la CM BO ha inviato le proprie verifiche relative agli elementi riscontrati nella documentazione prodotta dal proponente ad integrazione e illustrata in sede di Conferenza preliminare del 27 luglio 2023;
- in data 24/08/2024 (PG/2024/144739) il Comune di Imola ha trasmesso ad ARPAE APAM la documentazione integrativa prodotta dal tecnico incaricato;
- in data 19/01/2024 (PG n. 3964/2024 della CM BO) il Comune di Imola ha inviato alla CM BO documentazione integrativa;
- con comunicazione del 25/01/2024, in atti al PG/2024/14839, 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 20/02/2024;

CONSIDERATO CHE:

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

https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PTCP/ACCORDI_TERRITORIALI/Circondario_Imolese/LOGISTICA_Imola/SUNNY_VILLAGE_IMOLA_fasc15-2022/IMOLA/PG3569_22-01-24_integrazioni_perassenso

L'intervento insiste su un APF -6 (Ambito Poli Funzionali) che in base al PSC sono aree ad elevata specializzazione funzionale, in cui sono concentrate funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, sanitaria, culturale, sportiva, ricreativa, turistica, termale e della mobilità, con un alto grado di attrattività.

Il progetto prevede due edifici adibiti a magazzino e, parzialmente, ad uffici/spogliatoi, una guardiana e annessi tecnici (serbatoio e centrale sprinkle) per una Superficie Utile totale di mq 60.000 di cui mq 54.769 coperti.

- parcheggi mq 8.557
- verde mq 21.950
- Superficie Permeabile mq 64.495

Per quanto riguarda le funzioni produttive l'uso come "Magazzini, autorimesse anche con attività di noleggio, ricovero mezzi di trasporto, deposito automezzi, attività espositive senza vendita" è assimilabile all'attività di grande logistica prevista così come definita dal PTM.

Sono comprese nel piano opere di urbanizzazione primaria:

interne all'ambito:

- le strade e vie pedonali e ciclabili;
- le fognature;
- il sistema di distribuzione dell'acqua;
- il sistema di distribuzione dell'energia elettrica, forza motrice, gas e telefono;
- la pubblica illuminazione;
- il bacino per la raccolta delle acque meteoriche
- i parcheggi pubblici;
- il verde pubblico.

esterne all'ambito (realizzazione e cessione gratuita):

- rotatoria tra l'intersezione sulla via Selice con la viabilità di PSC;
- quota parte della strada PSC dalla rotatoria della via Selice fino alla rotatoria all'intersezione dei 4 ambiti del Polo funzionale;
- rotatoria baricentrica all'intersezione dei 4 ambiti del Polo funzionale;
- adeguamento via Selice e la rotatoria di accesso agli ambiti;
- piste ciclopedonali nei tratti di nuova viabilità (dalla nuova rotatoria su via Selice alla nuova rotatoria baricentrica ai quattro ambiti del Polo funzionale e il tratto dalla nuova rotatoria della via Selice fino alla rotatoria all'uscita del casello autostradale).

L'accessibilità è garantita da una strada di progetto che corre dalla via Lasie parallelamente alla via Selice fino alla strada di progetto perpendicolare alla Selice.

Per quanto riguarda la mobilità ciclopedonale i nuovi tratti permetteranno di raccordare il polo logistico in progetto alla Rete Strategica Ciclabile per la mobilità quotidiana individuata dal PUMS (collegamento con la linea #11 della Bicipolitana e, a sua volta, con la stazione RFI di Imola e con la linea T4 della Bicipolitana).

Il progetto prevede la presenza di rastrelliere per il parcheggio delle bici, con un numero idoneo di punti ricarica per le e-bike, in prossimità degli accessi agli uffici e ai magazzini e la realizzazione di nuova segnaletica (orizzontale e verticale).

L'area dell'Ambito APF6 in oggetto ricade all'interno di ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo esistenti. La Scheda APF6 contenuta nella "Variante alle Norme Tecniche Attuative Tomo III Allegato 1 Ambiti a disciplina speciale" prevede come obiettivi:

- di realizzare un ambito per attività logistiche di grandi dimensioni, in attuazione dell'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale metropolitano integrato Selice – A14 sottoscritto l'8/7/2021.
- di migliorare la sicurezza e l'accessibilità dei tratti stradali adiacenti il casello autostradale realizzando parte delle opere infrastrutturali di interesse pubblico previste nell'Accordo Territoriale.

VARIANTE

Gli interventi ammessi:

per gli edifici e gli spazi di pertinenza

- nuova costruzione di edifici specialistici da destinare ad attività produttive di grande logistica con strade che esterne all'ambito che rispettano le distanze minime e per una

superficie complessiva non superiore a quella indicata nella tabella degli elementi quantitativi;

- mantenimento di una superficie permeabile di almeno il 30% della ST dell'ambito;
- sistemazione unitaria delle recinzioni e degli spazi scoperti pertinenziali e realizzazione di fascia alberata in corrispondenza dei confini con le abitazioni esistenti;

per le dotazioni e le infrastrutture:

- realizzazione di verde pubblico con carattere di forestazione (non di limitate dimensioni o come arredo stradale) per una superficie non inferiore a 18.000 mq integrato al sistema di laminazione;
- realizzazione della viabilità pubblica interna ed esterna;
- realizzazione e cessione gratuita della rotatoria tra l'intersezione sulla via Selice con la viabilità di PSC;
- realizzazione e cessione gratuita di quota parte della strada di PSC dalla rotatoria della via Selice fino alla rotatoria all'intersezione dei 4 ambiti del Polo funzionale (una corsia per senso di marcia);
- realizzazione e cessione gratuita della rotatoria baricentrica all'intersezione dei 4 ambiti del Polo funzionale;
- adeguamento via Selice con raddoppio corsie nel tratto tra la rotatoria esistente del casello e la nuova rotatoria di accesso agli ambiti;
- cessione gratuita di tutte le aree interessate dalla viabilità di PSC di proprietà;
- mantenimento e/o riconoscibilità dell'attuale sedime della via Bussolo, anche con materiali diversi, in quanto asse della centuriazione e, nel caso di realizzazione di un fabbricato sovrastante, garantendo la riconoscibilità con un segno interno o in copertura all'edificio stesso;
- realizzazione o adeguamento di viabilità pubblica alternativa alla via Bussolo per consentire l'accesso alla via Selice da via della Fossetta;
- realizzazione di parcheggi pubblici a raso a servizio della struttura, per una superficie non inferiore a mq 8.200;
- realizzazione delle piste ciclopedonali nei tratti di nuova viabilità dalla nuova rotatoria su via Selice alla nuova rotatoria baricentrica ai quattro ambiti del Polo funzionale, oltre al tratto dalla nuova rotatoria della via Selice fino alla rotatoria all'uscita del casello autostradale.

Gli usi ammessi

- attività manifatturiere artigianali e industriali, compreso il commercio dei beni di produzione
- propria con SdV massima < a quella degli esercizi commerciali di vicinato;
- commercio all'ingrosso;
- magazzini, autorimesse anche con attività di noleggio, ricovero mezzi di trasporto, deposito automezzi, attività espositive senza vendita (tale uso comprende anche l'attività di grande logistica come definita dal PTM);
- attività di lavorazione, trasformazione, conservazione e commercializzazione dei prodotti agroalimentari e zootecnici.

La tavola "3.b Relazione tecnico illustrativa" aggiornata descrive il procedimento in oggetto come "Accordo di Programma ai sensi dell'art. 60 della LR 24/17 e s.m.i. avente gli effetti di Piano Urbanistico Attuativo, in variante agli strumenti urbanistici comunali vigenti, per la realizzazione di un polo logistico per la grande logistica all'interno dell'ambito di trasformazione APF.6 del Comune di Imola, area inclusa nell'Accordo Territoriale per il polo Funzionale Metropolitan Integrato "Selice A-14", in Provincia di Bologna".

In riferimento al Piano Strutturale Comunale (DCC n.233/2015) l'intervento insiste su un APF -6 (Ambito Poli Funzionali), cioè area ad *"elevata specializzazione funzionale in cui sono concentrate funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, sanitaria, culturale, sportiva, ricreativa, turistica, termale e della mobilità"* e con un alto grado di attrattività.

Nella tavola "Tutele e valorizzazioni delle identità culturali e dei paesaggi" l'area è a "potenzialità archeologica di livello 2" ed al suo interno sono presenti elementi di centuriazione e campiture medievali.

Pertanto ogni trasformazione fisica che richieda scavi con profondità superiori a 50 cm nonché eventuali grandi movimentazioni di terra (superfici superiori a mq 5.000) è subordinata all'esecuzione di sondaggi preliminari, in accordo con la Soprintendenza Archeologica, prima del rilascio del titolo edilizio. Le stesse modalità di intervento riguardano anche grandi infrastrutture superficiali (es. strade) nonché singoli interventi di sbancamento di carattere edilizio o di cava con superfici superiori a mq 100.

Inoltre:

- gli interventi che riguardano le infrastrutture viarie e canalizie devono mantenere l'orientamento degli elementi lineari della centuriazione;
- la nuova edificazione deve avvenire ortogonalmente agli assi della centuriazione;
- le strade vicinali disposte secondo gli assi della centuriazione: sono mantenute nei loro aspetti strutturali (tracciato, giacitura, dimensioni);
- le altre strade disposte secondo gli assi della centuriazione sono mantenute nei loro aspetti strutturali se non sussistono particolari esigenze;

Nella tavola "infrastrutture, attrezzature tecnologiche, limiti e rispetti" all'interno dell'ambito in oggetto è presente il vincolo del corridoio di *attenzione del gasdotto* e il vincolo del Gasdotto SNAM e una porzione dell'area ricade all'interno di una *zona di rispetto stradale*.

Per quanto riguarda la coerenza con il Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Bologna (Delibera Consiglio della Città Metropolitana n.16/2021) l'ambito è classificato come *"polo metropolitano superiore"* a marcata caratterizzazione commerciale e interno del riconosciuto hub produttivo per il quale si rende necessaria la stipula di un accordo territoriale.

Le reti ecologiche, della fruizione e del turismo sono riconosciute come un sistema integrato e interconnesso dal PTM da mettere in relazione con la conservazione dell'ambiente, con l'arricchimento dei servizi culturali e per il tempo libero e con la valorizzazione turistica del territorio metropolitano.

All'interno dello stesso piano l'ambito è individuato come di *"tutela di elementi della centuriazione"* e dunque gli interventi non devono comportare compromissioni di questi elementi di interesse storico o interferenze paesaggistiche attenendosi alle limitazioni dettate dagli enti competenti che prevedono anche misure di mitigazione. Inoltre devono concorrere alla cura e alla valorizzazione del territorio con interventi di sistemazione paesaggistica, di recupero ambientale, e con il completamento della rete ciclopedonale come da obblighi definiti nella convenzione.

Nella "Carta degli ecosistemi" del PTM l'area oggetto dell'intervento fa parte di *"ecosistema agricolo della montagna/collina"* su *"aree agricole su terrazzi alluvionali"* che presentano una

successione di assetti colturali (seminativi, vigneti e frutteti, prati permanenti, praterie e pascoli)..

Ricadono nelle zone “*terrazzi alluvionali*” e “*zone di tutela e zone di rispetto dei pozzi e delle sorgenti ad uso acquedottistico*” dove la realizzazione di nuove urbanizzazioni è consentita nel rispetto delle condizioni dettate dagli artt. 5.2 e 5.3 del PTCP allegati al PTM.

Pertanto all’interno delle porzioni di “*terrazzi alluvionali*” che non rientrano in fascia di tutela e pertinenza fluviale, “*gli ambiti per i nuovi insediamenti dovranno presentare indici e parametri urbanistici tali da garantire il mantenimento di una superficie permeabile pari almeno al 25% della superficie territoriale ricadente all’interno dei terrazzi, nel caso di aree a destinazione prevalentemente produttiva e commerciale. Una quota non superiore al 10% della superficie permeabile potrà essere costituita da pavimentazioni permeabili e coperture verdi*”.

Nelle “*zone di rispetto dei pozzi e delle sorgenti d’acqua captate ad uso acquedottistico*” le trasformazioni d’uso del suolo e le previsioni urbanistiche sono subordinate alla realizzazione di specifiche indagini idrogeologiche che verifichino la totale assenza di interferenze con le caratteristiche qualitative e quantitative delle acque sotterranee e gli insediamenti dovranno dotarsi di reti fognarie di tipo separato con caratteristiche specifiche.

L’ambito è individuato come di “*tutela di elementi della centuriazione*” e di *interesse archeologico*” e nelle aree dell’ecosistema agricolo interessate da segni stratificati della storia gli interventi:

- a) non devono comportare compromissioni degli elementi di interesse storico né interferenze paesaggistiche e in base alle limitazioni dettate dagli enti competenti possono prevedere opere di mitigazione;
- b) devono concorrere, in base ad una convenzione, alla cura e alla valorizzazione di tali segni mediante interventi di sistemazione paesaggistica, recupero ambientale, completamento della rete ciclopedonale ed effettuazione di interventi finalizzati alla fruizione collettiva.

Inoltre, la realizzazione di nuove urbanizzazioni che interessino le aree di “Concentrazione di materiali archeologici” è subordinata all’effettuazione di sondaggi preliminari svolti unitamente al competente organo periferico del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ai sensi del decreto legislativo n. 42/2004.

In relazione alla “Carta di area vasta delle aree suscettibili di effetti locali” è ritenuto sufficiente il II livello di approfondimento.

Per quanto riguarda la coerenza con il Piano Urbano della Città Metropolitana di Bologna la ciclabile prevista nell’area di progetto (interna ed extra-comparto) consente il collegamento alla Rete Strategica Ciclabile per la mobilità quotidiana e, in ragione della revisione di alcune considerazioni del PTCP, è permessa la localizzazione di imprese logistiche a condizione che si impegnino ad intraprendere il percorso di Certificazione Green.

All’interno dello strumento operativo del Piano Urbano per la Logistica Sostenibile sono stati dunque identificati i contesti dove incentivare la localizzazione di nuovi insediamenti logistici e produttivi, in una logica funzionale di accessibilità e di sostenibilità, finalizzata a garantire il minimo impatto ambientale e trasportistico.

Il Piano Comunale di Classificazione Acustica individua, poi, l’area urbana come di intensa attività umana (Classe IV 55-65dB(A)), interessata da intenso traffico veicolare, alta densità di popolazione, elevata presenza di attività commerciali ed uffici, presenza di attività artigianali, aree

in prossimità di strade di grande comunicazione, aree con limitata presenza di piccole industrie.

Il Piano di Gestione Rischio Alluvioni classifica l'area di intervento con alluvioni poco frequenti (P2).

Per quanto riguarda i vincoli l'intervento deve rispettare le distanze dalla strada e dai gasdotti e rispettare le norme relative alle zone di tutela della centuriazione (art. 2.2.4 PSC) e cioè che la nuova edificazione deve avvenire ortogonalmente agli assi della centuriazione, mantenendo le strade vicinali orientate secondo gli stessi assi con una larghezza massima di m 4 m.

Inoltre si tratta di ambito di "Potenzialità archeologica livello 2" (art. 2.2.6 NTA del PSC)

Nell'area, in parte individuata come "zona di rispetto di sorgenti, pozzi e captazioni" (art. 3.1.8 PSC) è presente un corso d'acqua appartenente al reticolo del consorzio di bonifica per il quale occorre prevedere una fascia di rispetto (art.3.1.4 delle norme di PSC).

La tipologia di logistica che si intende insediare nell'area di progetto è da ricondurre alla tipologia "Grande Logistica" con requisiti ambientali di "Green Logistic" come da PTM che impongono:

- uno studio di traffico che consideri anche i comparti adiacenti e la rete stradale e autostradale esistente e futura con l'utilizzo delle soluzioni più sicure e con un livello circolatorio prestazionale C o D;
- l'inserimento di pannelli fotovoltaici su almeno il 70% della superficie delle coperture piane che produrrà parte dell'energia elettrica necessaria al polo logistico;
- la realizzazione di un terrapieno a protezione del recettore abitativo a sud/est per mitigare il rumore generato dalle attività di carico e scarico e la movimentazione dei mezzi interni;
- l'inserimento di una fascia verde alberata profonda almeno m 20 metri a ridosso delle abitazioni e di m 5 metri verso altri insediamenti produttivi/terziari utilizzando le specie più adatte ad assorbire la CO₂;
- l'adozione di soluzioni volte a mitigare l'effetto "isola di calore" con coperture a verde, alberature e parcheggi paesaggistici.
- la realizzazione di una permeabilità complessiva non inferiore al 30% della ST pari a mq 48.798 (mq 21.896 di verde pubblico e mq 12.832 a permeabilità profonda)
- parcheggi permeabili (ad esclusione delle aree destinate alla sosta dei mezzi pesanti) e alberati;
- l'inserimento delle aree di laminazione nella rete ecologica e comunque data la loro vasta dimensione possono essere considerate come stepping stones;
- l'adozione di idonee misure di riduzione del rischio alluvioni con la sopraelevazione del piano campagna di 1,2 m;
- l'utilizzo esclusivo mezzi di elettrici all'interno del comparto o altri mezzi non inquinanti in futuro anche per gli spostamenti della merce al di fuori del polo;
- l'adozione di un'automazione sempre più spinta ed in linea con l'innovazione tecnologica ed il rispetto della qualità del lavoro;
- la realizzazione secondo i requisiti APEA (Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata);
- l'adesione del soggetto attuatore ad operare secondo i principi della Carta dei Diritti Fondamentali dei lavoratori, del PSM e del Patto metropolitano e regionale del lavoro.

In merito alla componente rumore si rileva che il documento non è stato aggiornato a seguito delle modifiche, pertanto vi si legge che "dal punto di vista progettuale si è attualmente in una fase di primo progetto preliminare per gli edifici. Ad oggi si è in fase di approvazione del PUA e pertanto le informazioni disponibili su di essi, e sulle attività che vi si potranno insediare all'interno, risultano

generali e principalmente di natura qualitativa. Pertanto le valutazioni acustiche e relative opere di mitigazione dovranno essere aggiornate e allineate agli altri studi, in primis a quello sul traffico.

Nel paragrafo 4 "Individuazione e valutazione delle possibili soluzioni alternative per la realizzazione di grande logistica nell'Ambito APF.6" della relazione VALSaT si dichiara di avere verificato le possibili soluzioni alternative all'attivazione dell'uso per grande logistica nell'ambito APF.6 nella sede propria delle scelte di pianificazione urbanistica comunale e di rango metropolitano rimandando, quindi, ai contenuti della detta pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale.

L'intervento non interessa aree della Rete natura 2000

Il progetto prevede l'attuazione dell'ambito APF.6 che presenta una superficie territoriale di 162.630 mq. Il progetto prevede una SU = 60.000 mq., destinata in massima parte alla realizzazione di due edifici a uso logistico: Magazzino 1 (due piani per tot 38.606 mq) e Magazzino 2 (2 piani per tot 19.315 mq). La rimanente SU è destinata ad uffici, annessi tecnici e una guardiola.

TRAFFICO

Il contenuto dello studio riguarda l'analisi del traffico relativa al nuovo Accordo Territoriale per il Polo Funzionale Metropolitano Integrato denominato "SELICE – A14" (che sostituirà integralmente il Polo Funzionale Multisala); l'area è ubicata a nord del Comune di Imola a ridosso dello svincolo autostradale, nella porzione di territorio delimitata a ovest dalla SP 610 via Selice e a sud da via Lasie.

Obiettivo è dunque quello di ricostruire un quadro qualitativo/quantitativo della domanda e offerta di trasporto, attraverso una analisi di tipo "Ante" e "Post Operam" dei dati raccolti, e degli interventi di riorganizzazione complessiva degli spazi per la circolazione, verificando la compatibilità dei volumi di traffico apportati dai nuovi insediamenti con la viabilità in termini di prestazioni delle tratte stradali, delle intersezioni e degli accessi.

A tal fine sono stati quindi considerati i tre seguenti scenari:

- Ante Operam – stato attuale;
- Post Operam – stato futuro con l'attuazione completa dei 4 Ambiti previsti (N24A, ASP_AN2.7, ASP_AN2.9, APF.6) e della relativa viabilità di accesso secondo gli indirizzi del PSC (nuova strada di progetto per il collegamento tra via Selice e via Lasie);
- Post Operam a 10 anni – stato futuro come il precedente scenario infrastrutturale con un tasso di crescita medio annuo pari all'1% per il periodo 2022-2032 (come da richiesta di Autostrade per l'Italia S.p.A.).

Le analisi trasportistiche sono state riferite a "tutti gli stralci funzionali di realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria esterne agli Ambiti APF.6, ASP_AN2.9, ASP_AN2.7 e N24A, consistenti nell'adeguamento della viabilità esistente e nella realizzazione di una nuova viabilità interna prevista del PSC/RUE, in dipendenza della necessità di valutare la matrice traffico nel suo complesso, ancorché l'Accordo di Programma definisca i seguenti elementi a carico dei soggetti attuatori:

- rotatoria tra l'intersezione sulla via Selice con la viabilità di accesso al comparto;
- asse stradale interno dalla rotatoria della via Selice e fino alla rotatoria baricentrica all'intersezione dei 4 ambiti del Polo funzionale;
- rotatoria baricentrica all'intersezione dei 4 ambiti del Polo funzionale;
- adeguamento tratto via Selice con raddoppio corsie nel tratto tra la rotatoria esistente del casello e la nuova rotatoria di accesso agli ambiti;

- asse stradale a una corsia per senso di marcia tra la rotatoria baricentrica e quella di via Lasie;
- allargamento di via Lasie dall'incrocio con via Selice fino a via Brente, compreso di pista ciclabile
- pista ciclopedonale lungo via Selice fino alla rotatoria esistente all'incrocio Via Lasie/via Selice
- rotatoria fra via fossetta e via Lasie

Il comparto oggetto del presente lavoro si divide in 4 differenti ambiti con le seguenti destinazioni d'uso:

- APF.6: logistica pesante (SU=60.000 mq).
- ASP_AN2.9: produttivo – logistica (SU=30.350 mq).
- N24A: misto (SU 25.958) → produttivo SU=4.290 mq, Funzioni terziarie e complementari alla residenza SU=7.678 mq, commerciale SU= 14.000 mq e SV=10.000 mq.
- ASP_AN2.7: misto (SU=23.732 mq oltre a 800 mq edifici esistenti) → commerciale SU 9625 mq e SV=8.500 mq, ricettivo SU=10.176 mq, terziario SU=3.931 mq.

Dal punto di vista del sistema generale dell'accessibilità veicolare l'ambito oggetto di studio è facilmente raggiungibile sia da nord tramite l'autostrada sia dagli altri assi primari della mobilità imolese. L'accesso all'interno del comparto sarà garantito dalla strada provinciale Selice e dalla nuova strada di PSC che la collegherà alla via Lasie: lo schema distributivo del progetto prevede due assi centrali ortogonali fra loro che conetteranno i quattro sub-ambiti (da qui in poi denominati Asse Nord- Sud e Asse Trasversale).

Per ciò che riguarda i trasporti collettivi, il servizio ferroviario (SFM) e l'Autostazione dei pullman su viale Andrea Costa distano circa 3 Km; inoltre l'area è attualmente servita sia da linee urbane (4-104) che extraurbane (150-151-152-154-157) del trasporto pubblico locale TPL, le cui fermate più prossime al futuro comparto sono: su via Selice "Selice Autostrada", "Imola Cognetex", e su via Lasie "Selice-Lasie", "Chiusura I".

Per l'accessibilità ciclabile gli assi viari locali posti all'intorno dell'area di intervento non presentano allo stato attuale alcuna dotazione di piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata, ma solamente un "percorso promiscuo ciclo-pedonale" su un lato del marciapiede (lato est di via Selice, da Lasie fino al centro città). Sono previsti dall'Amministrazione diversi percorsi ciclabili in particolare in via Lasie e sul tratto nord di via Selice.

Ci si è avvalsi di un modello di simulazione con funzioni di assegnazione, calibrato sulle ore di punta di maggiore intensità di traffico del periodo invernale.

I dati di input utilizzati sono stati:

- porzione di rete stradale di Imola;
- catasto delle strade e dei singoli tratti stradali (archi);
- regolamentazione della circolazione;
- organizzazione delle intersezioni (nodi) della rete stradale con distinzione per tipo (a precedenza, con semaforo, a rotatoria, etc.);
- zonizzazione e localizzazione dei centroidi;
- matrici dei flussi per origine e destinazione;
- flussi di traffico e tipologie di veicoli nelle ore di punta mattutina e pomeridiana sulla rete stradale principale oggetto di indagine.

Nel modello di assegnazione Visum, impiegato per le simulazioni del presente lavoro, la domanda è stata caricata come matrice origine-destinazione riferita ad una zonizzazione, ossia ad una suddivisione dell'area in zone di traffico. Ogni zona è rappresentata da un centroide collegato alla rete stradale in un punto in cui si ipotizzano concentrate le immissioni e le emissioni del traffico generato e attratto da quella zona.

I flussi di traffico sono stati ricondotti a veicoli equivalenti adottando un coefficiente di omogeneizzazione pari a 2 per i veicoli pesanti.

Si evidenziano brevemente alcuni fattori macroscopici salienti relativi al traffico e alla mobilità che interessano l'area presa in esame nello scenario attuale:

- complessivamente i flussi transitanti sulla porzione di rete considerata mostrano che i massimi

picchi veicolari di traffico, quantitativamente, si verificano soprattutto durante la fascia temporale di rilievo del pomeriggio dalle 17.00 alle 18.30, mentre la mattina dalle 7.30 alle 9.00 risultano inferiori di circa un 10%;

- le arterie maggiormente caricate risultano essere: in primis l'accesso al casello autostradale A14 (circa 3.400 veicoli eq./hpunta sulla sezione bidirezionale al mattino e 2.900 al pomeriggio), poi via Selice (che nel tratto centrale tra le due rotonde raggiunge i 1.700 veic.eq./ora punta AM e i 2.300 veic.eq./ora punta PM); a seguire sempre la via Selice (tratto sud verso il centro di Imola) con all'incirca 1.400 veic.eq./h punta e nel tratto nord (verso Conselice) in cui si registrano 1.200-1.400 veic.eq./h punta sulla sezione bidirezionale;

- le aste viarie di via Lasie a via Molino Rosso hanno flussi veicolari decisamente inferiori;

- le percentuali di mezzi pesanti in ingresso/uscita dal casello autostradale si attestano mediamente sul 13,4% la mattina e sul 16,3% al pomeriggio.

Lo studio è stato effettuato considerando in primis uno scenario di domanda futura, denominato "Post Operam di breve-medio termine", che contempla l'attuazione completa dei 4 ambiti previsti (N24a, ASP_AN2.7, ASP_AN2.9, APF.6) e relativa viabilità interna.

Il progetto prevede inoltre una nuova regolazione a rotatoria delle seguenti tre intersezioni:

- via Selice – Asse Nord-Sud (R1);
- Asse Nord-Sud – Asse Trasversale (R2);
- via Lasie – Asse Nord-Sud (R3).

È stato inoltre verificato uno scenario futuro valutabile indicativamente a 10 anni (periodo 2022-2032), come da richiesta di approfondimento da parte di Autostrade per l'Italia S.p.A., chiamato "Post Operam di lungo termine" con un tasso di crescita medio annuo del traffico pari all'1%.

Si sono di fatto considerate le situazioni di traffico maggiormente gravose (worst cases) per quanto riguarda la sovrapposizione dei carichi urbanistici indotti a quelli attualmente gravanti sulla rete viaria negli orari di punta di massima criticità, al fine di avere un maggior margine di sicurezza nei risultati finali.

Va da sé che le altre fasce orarie "di morbida" saranno a maggior ragione verificate.

Logistica (ambito APF.6)

spostamenti TOTALI (attratti+generati) in giorno feriale medio ~ 562;

o spostamenti attratti: 281;

o spostamenti generati: 281;

spostamenti orari nella fascia oraria di punta AM (8:00-9:00) ~ 304, di cui:

o spostamenti attratti: 304;

o spostamenti generati: 0.

spostamenti orari nella fascia oraria di punta PM (17:00-18:00) ~ 202, di cui:

o spostamenti attratti: 0;

o spostamenti generati: 202.

Nel giorno feriale durante l'ora di punta maggiormente critica (quella pomeridiana degli spostamenti maggiori per svago/tempo libero/shopping), risultano 978 veic.eq attratti e 1.260 generati; mentre nella punta mattutina (predominanza degli spostamenti sistematici lavorativi), si registrano all'incirca 886 veic.eq attratti e 230 generati.

Le elaborazioni hanno permesso di valutare sinteticamente gli effetti introdotti sulle singole arterie stradali in termini di impatto del sistema sulla viabilità principale e locale:

- le nuove attività sono destinate ad apportare flussi addizionali sulla rete viaria circostante, stimati in 1.116 veicoli aggiuntivi (886 attratti+230 generati) in fascia oraria di punta mattutina (AM) e 2.238 veicoli aggiuntivi (978 attratti+1.260 generati) in fascia pomeridiana (PM);

- dal confronto tra gli scenari Ante e Post Operam si è verificato che i flussi generati ed attratti dai

comparti previsti dal progetto porteranno ad un aumento medio all'incirca del 24% durante il picco della mattina, mentre maggiormente alto alla sera con incremento medio del 36%;

- invece la variazione tra la situazione attuale e lo scenario Post Operam a 10 anni risulterà logicamente maggiore data la crescita media annua dell'1% del traffico sistematico, per cui si avrà: Δ mediotraffico AM=+34% e Δ mediotraffico PM=+46%;

- dei suddetti accrescimenti veicolari la maggior parte sarà incidente sulla strada provinciale Selice (tratto dal casello A14 alla nuova rotatoria R1) dove si trova l'accesso principale e baricentrico all'area, e sulla via Lasie (tratto da via Selice all'Asse Trasversale) utilizzato quale itinerario alternativo per chi proviene da sud;

- il transito veicolare su via Selice (da R1 a via Lasie), data la costruzione delle due nuove infrastrutture tra loro ortogonali denominate "Asse Nord-Sud" e "Asse Trasversale", resterà pressoché invariato (scenario P.O.) con incrementi medi del traffico solamente nel lungo periodo nell'ordine appunto del 10% (P.O. a dieci anni).

La verifica puntuale dei singoli nodi stradali ha confermato come, durante la fascia oraria di punta della mattina, i livelli di funzionalità diminuiscono ma non in maniera sostanziale tali da evidenziare future criticità, mentre l'impatto maggiore si determinerà al pomeriggio ove le intersezioni subiranno un peggioramento circolatorio, scendendo fino al livello di servizio D: questa situazione si verificherà in particolare per la nuova rotatoria sulla Selice all'incrocio con l'Asse Nord-Sud (R1), per la rotonda esistente Selice-Lasie e per l'innesto del nuovo Asse Trasversale a sud sulla Lasie; comunque restando sempre entro i limiti di ammissibilità funzionale.

Nel documento di Valsat si legge che "all'interno del polo logistico saranno utilizzati esclusivamente mezzi elettrici e per quanto possibile, compatibilmente con l'evoluzione tecnologica, saranno utilizzati mezzi non inquinanti od elettrici anche per gli spostamenti della merce al di fuori del polo."

RUMORE

L'oggetto del presente studio è la valutazione dell'impatto acustico per il progetto del nuovo polo produttivo APF 6 di via Lasie a Imola (BO).

Dal punto di vista progettuale si è attualmente in una fase di primo progetto preliminare per gli edifici. Ad oggi si è in fase di approvazione del PUA e pertanto le informazioni disponibili su di essi, e sulle attività che vi si potranno insediare all'interno, risultano generali e principalmente di natura qualitativa.

Lo studio è pertanto stato incentrato valutando:

- L'impatto acustico generato dalla componente traffico sulla viabilità esistente e su quelle di progetto.
- L'impatto acustico generato dalle sorgenti sonore fisse che si insedieranno negli edifici.

Attualmente è solo possibile il massimo livello sonoro generabile da ciascuna area non conoscendo in maniera dettagliata il tipo e le sorgenti sonore ad esse correlate. Per una definizione più puntuale di tale impatto sarà necessario rimandare ad una fase di progettazione definitiva.

Nella valutazione dei nuovi tracciati stradali in progetto è stato considerato il traffico derivante dalla realizzazione di tutti i comparti limitrofi. Per tale ragione sono stati considerati nella valutazione dell'impatto acustico tutte le strade previste nel futuro assetto finale dell'area. Si evidenzia tuttavia che la realizzazione di tali viabilità non risulta tutta in capo al lotto oggetto del presente studio.

Il Comune di Imola ha approvato il Piano di classificazione acustica con D.C.C. n. 233 del 22/12/2015 ed è in vigore dal 13 gennaio 2016. L'area è stata inserita in Classe V di progetto, con limite diurno di 70 dBA e notturno di 60 dBA.

In direzione Ovest e Sud sono presenti sempre aree in Classe V, mentre in direzione Est aree in Classe III, con limite diurno di 60 dBA e notturno di 50 dBA, ed in direzione Nord una porzione sempre in Classe III ed una in Classe IV, con limite diurno di 65 dBA e notturno di 55 dBA.

Sono stati individuati i ricettori potenzialmente più esposti alle emissioni sonore generate dalle sorgenti presenti:

- R11,R12,R13,R14,R15, R26: ricettore residenziale a due piani
- R1,R2,R3,R4,R5,R6,R7,R8,R9,R10,R16: ricettore residenziale a due piani con pertinenze ad uso non abitativo
- R17,R18,R19,R20,R21,R22,R23,R24,R27,R28,R29,R30: ricettore produttivo
- R25: ricettore commerciale
- R31: edificio ricettivo a quattro piani

Il clima acustico dell'area risulta determinato principalmente dal traffico circolante su:

- via Selice
- via Lasie
- Autostrada

Solo in misura minore dalle attività produttive presenti nell'area. La presenza del tratto autostradale è maggiormente percepibile soprattutto nel periodo notturno come livello di fondo.

La caratterizzazione della viabilità e del rumore residuo è stata eseguita con una serie di rilievi fonometrici.

Risultati dei rilievi fonometrici:

Codifica rilievo	Leq [dBA]	L10 [dBA]	L90 [dBA]
C1 (day)	64.6	67.3	58.0
C1 (night)	59.0	63.8	40.5
C2 (day)	54.8	56.7	50.8
C2 (night)	51.0	54.1	45.6
Spot 1	68.7	71.0	64.7
Spot 2	72.0	75.7	62.5
Spot 3	69.5	72.3	63.9
Spot 4	61.8	64.9	54.7
Spot 5	66.7	71.6	50.9

Le sorgenti sonore significative presenti nel sito di indagine sono rappresentate dal traffico veicolare circolante. I dati di traffico utilizzati come input del modello di simulazione sono stati desunti dallo studio di traffico.

Cod.	Selice (Conselice)	Traffico Diurno		Traffico Notturno	
		Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
SEZ 1	Molino Rosso	583	56	98	9
SEZ 2	casello A14	293	16	50	3
SEZ 3	Selice (Nord)	1124	122	191	21
SEZ 4	Selice (Nord)	747	94	126	16
SEZ 5	Selice (Sud)	747	94	126	16
SEZ 6	Lasie (Ovest)	650	41	110	7
SEZ 7	Lasie (Est)	372	0	63	0

SEZ 8	Selice (Conselice)	503	5	86	1
SEZ 10	Lasie (Est)	503	5	86	1
SEZ 11	Lasie (Est)	503	5	86	1

Con il modello tarato è stata effettuata una simulazione relativa al contributo del traffico stradale circolante nella viabilità presente nell'area. La velocità di transito utilizzata per ciascuna delle infrastrutture individuate è stata quella di progetto. Nelle rotatorie è stata utilizzata una velocità di 30 Km/h.

Dall'analisi dei livelli massimi si evince come presso alcuni dei ricettori per lo stato di fatto sia presente il superamento dei limiti previsti dal DPR 142/04.

Per lo stato di progetto, poiché ci si trova in una fase di progettazione urbanistica che non prevede ancora la definizione precisa delle sorgenti sonore che verranno ad insediarsi nel sito, le simulazioni sono state eseguite ipotizzando ragionevolmente il tipologico di ciascuna sorgente ed il relativo preliminare posizionamento piano altimetrico.

Le sorgenti sonore fisse considerate sono state divise in:

1. Puntiformi: tali sorgenti sonore sono costituite dalle unità trattamento aria poste sul tetto degli edifici, a circa 9 m dal piano campagna, e dalle piazzole di carico/scarico dei mezzi pesanti poste a quota 0 rispetto al piano campagna.
2. Areali: costituite dai nuovi parcheggi.

Relativamente alle sorgenti sonore puntiformi, viste le diverse dimensioni dei due edifici è stato ipotizzato l'impiego di n. 3 UTA sul tetto dell'edificio più a ovest e n. 2 UTA su quello più a est. Tali sorgenti sonore sono attive nel solo periodo diurno 06.00-22.00.

Il numero di sorgenti sonore più rilevante è rappresentato dalle baie di carico/scarico dei mezzi pesanti. Tipicamente l'operazione di carico/scarico avverrà con il mezzo pesante circolante sulla viabilità di progetto fino alla postazione di destinazione: in questo caso la rumorosità sarà considerata nella simulazione del rumore indotto dal traffico stradale. Successivamente, raggiunta la baia di carico/scarico, il mezzo pesante eseguirà una manovra di retromarcia fino all'imbocco della baia. Tale operazione a bassa velocità si ritiene acusticamente non significativa ai fini dello studio e comunque ricompresa tra la rumorosità generata dalla strada. Infine il mezzo pesante, dopo aver imboccato la baia di carico/scarico, spegnerà il motore. Da questo momento in poi si genererà la rumorosità associata alla baia di carico/scarico.

Da evidenze rilevate su casi analoghi la rumorosità principale deriva dall'interfaccia tra il mezzo pesante ed il bordo in c.a. della baia a seguito dell'impatto delle ruote dei muletti elettrici sul metallo della passerella impiegata per il passaggio in sicurezza. Solitamente tale passerella genera un gradino di impatto con le ruote piene dei muletti.

Si ritiene pertanto trascurabile il rumore generato dal movimento dei muletti elettrici all'interno del capannone in quanto tale rumorosità rimane confinata all'interno dell'ambiente considerato.

Inoltre si ritiene non rilevante nemmeno l'operazione di caricamento o scaricamento dei materiali internamente al mezzo pesante in quanto i muletti eseguono tali attività appoggiando gli stessi e non lasciandoli cadere.

Il numero totale di baie di carico/scarico previste è 127. Visti i flussi di traffico di mezzi pesanti transitanti nella sezione 14 è possibile determinare il numero massimo giornaliero di veicoli pesanti che andranno alle baie di carico/scarico. Tali flussi di mezzi non potranno entrare tutti contemporaneamente ma saranno distribuiti nella giornata con un'ora di punta ragionevolmente alla mattina. Per tale ragione, ipotizzando che un'operazione di carico/scarico di un mezzo duri circa 4 ore, si può calcolare che il numero massimo di baie di carico/scarico operanti contemporaneamente sia pari a 50. Pertanto verrà simulato il momento di massimo disturbo

considerando il funzionamento contemporaneo e continuo di 50 baie su 127 insieme alle altre sorgenti sonore fisse descritte in tale paragrafo. Le baie considerate operative è ragionevole ipotizzare che siano equamente distribuite sulla superficie disponibile e non tutte concentrate in un'unica posizione.

Dall'analisi dei livelli massimi elaborati si evince:

- Il permanere del superamento dei limiti di legge, evidenziato nello stato Ante Operam, nei ricettori R12, R13, R22, R31 anche nello stato di progetto. Presso R12 ed R13, ricettori residenziali, ubicati a distanza modesta da via Selice, si ha una leggera diminuzione del superamento del limite a seguito della diminuzione del traffico lungo la sezione 5. Non essendo presente un riferimento normativo su come trattare le situazioni in cui già allo stato di fatto risultano presenti superamenti dei limiti di legge si evidenzia che in letteratura ormai risulta assodato che il concetto di "rumore disturbante" si ha quando l'incremento di livello sonoro diventa percepibile, ovvero quando si ha un incremento del livello di pressione sonora di almeno 3 dBA. I livelli sonori presso R22 ed R31 incrementano di circa 1 dBA e pertanto è da ritenersi tale incremento non significativo.
- l'eliminazione nello stato di progetto del superamento del limite di legge, evidenziato nello stato Ante Opera, presso i ricettori R2, R3, R16. Ciò deriva dall'attuazione dei nuovi limiti di legge previsti per lo stato di progetto nel sito per R2 ed R3. Per R16, visto il modesto superamento notturno, l'eliminazione del superamento si può attribuire sia alla leggera diminuzione del traffico lungo la sezione 5 che all'effetto schermante indotto dai nuovi edifici di progetto del contributo autostradale;
- la comparsa di un nuovo ricettore con superamento del limite di legge non presente nello stato Ante Operam. Tale condizione accade presso il ricettore residenziale R10. Per tale ragione risulta necessario adottare un intervento di mitigazione acustica volto al ripristino dei livelli sonori.

La valutazione di impatto acustico del traffico sulla viabilità esistente e di progetto ha evidenziato la necessità di adottare un intervento di mitigazione acustica, asfalto fonoassorbente, al fine di ottenere il rispetto dei limiti di legge presso R10.

La valutazione di impatto acustico delle sorgenti sonore fisse introdotte dalla realizzazione del comparto ha evidenziato il superamento del limite differenziale diurno presso R11. Per tale ragione è stato necessario adottare un intervento di mitigazione, barriera, al fine di ottenere il rispetto del differenziale diurno anche presso R11.

Il primo intervento di mitigazione consiste in una barriera acustica a mitigazione delle sorgenti sonore fisse indotte dall'intervento ed in particolare delle baie di carico/scarico. L'intervento consiste nell'inserimento di una barriera acustica alta 3 m e lunga indicativamente circa 80 m posta dal vertice sud ovest dell'edificio più piccolo e prosegue al bordo della carreggiata della strada verso sud. Detta barriera sarà formata da un terrapieno di altezza 3 m.

Oltre a ciò, al fine di rendere l'intervento acusticamente compatibile si ritiene necessario adottare un intervento di mitigazione acustica sulla nuova viabilità di progetto. L'intervento di mitigazione consiste nell'inserimento di asfalto fonoassorbente nel tratto stradale indicato con SEZ-13 e SEZ-17 compreso tra le due rotatorie di progetto. Tale asfalto risulta avere una prestazione di riduzione della rumorosità stimata in 3 dBA.

Si prevede che l'attività si svolga nel solo periodo diurno in quanto ad oggi si ipotizza che nel periodo notturno non vi sarà operatività delle aziende che andranno ad insediarsi nel comparto. L'unica sorgente sonora potenzialmente operativa nel periodo notturno sono i parcheggi pubblici.

ARIA

La valutazione è stata incentrata sulla stima delle concentrazioni in atmosfera connesse al traffico

veicolare circolante sulla viabilità interessata dall'intervento, sia nella situazione ante operam che nella situazione post operam.

Come parametri inquinanti sono stati considerati i seguenti: CO, NO₂, PM₁₀, C₆H₆ e PM_{2.5}.

Come condizioni meteorologiche sono stati considerati i dati orari relativi all'anno 2019, rappresentativi dei seguenti parametri: temperatura, velocità del vento, direzione di provenienza del vento, altezza di rimescolamento e classi di stabilità atmosferica.

Per le simulazioni è stato utilizzato il modello di dispersione da sorgente lineare CALINE 4 della FHWA, modello ufficiale EPA riconosciuto in sede internazionale.

Le analisi effettuate sono state riferite a "tutti gli stralci funzionali di realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria esterne agli Ambiti APF.6, ASP_AN2.9, ASP_AN2.7 e N24A, consistenti nella realizzazione di un nuovo tracciato stradale che connetta via Selice a via Lasie.

Per quantificare le emissioni da traffico indotte dall'intervento in oggetto si è fatto riferimento ai fattori medi di emissione disponibili nel sito <http://www.sinanet.isprambiente.it/it/siaispra/fetransp>. I dati sono stati stimati con il software COPERT 4 v. 5.2.2 e l'anno di riferimento è il 2019.

Come dati di traffico, unica sorgente emissiva di progetto, sono stati considerati, per lo stato Ante Operam e per lo stato Post Operam, quelli rilevati e stimati dallo studio del traffico.

Tutti i punti bersaglio considerati nelle stime delle concentrazioni sono stati posizionati in corrispondenza della facciata più esposta di ogni singolo ricettore individuato, ad una quota dal p.c. pari a 2.0 metri.

Dai risultati delle stime effettuate per le situazioni Ante Operam e Post Operam, emergono le seguenti considerazioni:

- le concentrazioni stimate sono risultate essere non significative in relazione ai valori limite per la qualità dell'aria previsti dal D.Lgs 155/10;
- il ricettore più esposto nell'Ante Opera, così come nel Post Operam, è risultato essere R12, rappresentato da un edificio a destinazione hotel con affaccio alla rotatoria dell'ingresso allo svincolo autostradale;
- gli incrementi di concentrazione sono risultati non significativi.

ACQUE

Vincoli e Tutele PTM:

Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura

Zona di protezione acque sotterranee nel terr. pedecollinare e di pianura - Area di ricarica di tipo B

Zone di rispetto delle sorgenti e pozzi

Una porzione del comparto è interessata da Zona di rispetto delle sorgenti e pozzi (Artt. 5.2 e 5.3 del PTM). L'art. 5.3 comma 9 prevede per queste aree che "gli ambiti per i nuovi insediamenti (L.R. 20/2000) dovranno presentare indici e parametri urbanistici tali da garantire il mantenimento di una superficie permeabile (v.) pari almeno al 25% della superficie territoriale ricadente all'interno delle zone oggetto del presente punto, nel caso di aree a destinazione prevalentemente produttiva e commerciale, e pari almeno al 45% nel caso di aree a destinazione residenziale e terziaria. Una quota non superiore al 10% della superficie permeabile potrà essere costituita da pavimentazioni permeabili (v.) e coperture verdi (v.).

Il documento di Valsat riporta:

- a pag 4 che la Superficie Permeabile di progetto è = 64.495 mq
- nella "Tav 2.a.7 Permeabilità-prog" la superficie permeabile di 64.495 mq viene calcolata come segue:

- “verde da cedere” = 39.177 mq
- “verde privato” = 19.251,71 mq
- “parcheggi drenanti” = 4.332,17 mq
- “strada drenante” = 1.734,06 mq
- a pag 48 il doc di Valsat riporta 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
 - Altre aree ST APF6 a permeabilità profonda = mq. 12.832
- a pag 81, nei calcoli per la laminazione, la superficie permeabile è quantificata in 21.896 mq + 12.832 mq = 34.728 mq (= 21,3 % della ST APF6)

L'area è caratterizzata, in base alla cartografia del PGRA, da Pericolosità P2 dal Reticolo Secondario e P2 dal Reticolo Naturale Principale.

La Tav “7.a -Imola_Analisi Geotecniche+Allegati_rev3” riporta le seguenti considerazioni: “In relazione al pericolo e rischio esondativo, si indica che il progetto edilizio prevede un innalzamento della quota del piano campagna dagli attuali 28,0÷28,5 m slm fino a 29,0 m slm; inoltre il piano di calpestio dei fabbricati di progetto sarà posto a quota 30,3 m slm, pertanto a quote prossime a quelle del settore di territorio posto ad ovest della sede stradale della strada provinciale SP610, ove viene individuato un rischio idraulico limitato ad eventi esondativi con tempo di ritorno di 500 anni. Alla luce dell'innalzamento di quota previsto per il piano campagna dell'area di progetto nonché di quella degli edifici di progetto, si ritiene che la pericolosità idraulica nei confronti di un evento esondativo con tempo di ritorno centennale sia attenuata. Non sono al momento disponibili dati riferiti ai tiranti idrici connessi ad eventi esondativi con tempo di ritorno centennale: al fine di determinare il livello atteso in caso di evento esondativo con tempo di ritorno centennale è necessario condurre uno specifico studio idraulico che determinerà le esatte quote dei tiranti idrici connessi ai fenomeni di piena.

Lo Studio idraulico (Tav. 7e), descrive la situazione di pericolosità idraulica dell'area attraverso le cartografie di PGRA e PSAI e afferma che “*Al fine di ridurre il livello di rischio presente nell'ambito APF.6 il progetto prevede che il piano campagna di progetto sia sopraelevato rispetto al piano campagna attuale di 1,2 m, portandolo alla quota delle strade previste dalle opere di urbanizzazione esterne*”.

Non viene specificato in base a quali calcoli è stata valutata l'adeguatezza della sopraelevazione proposta.

Lo studio idraulico affronta anche il tema dell'invarianza idraulica e riporta i calcoli per il dimensionamento del sistema di laminazione.

La vasca di laminazione in progetto dovrà contenere almeno 500 mc ogni ettaro impermeabilizzato.

Il calcolo del volume di laminazione da gestire è stato così articolato:

- Sup. impermeabilizzata da rotonda A14 a nuova rotonda Selice (tratti 1, 2) = 4.921 mq
- Sup. impermeabilizzata da nuova rotonda Selice a rotonda di accesso (tratti 3, 4) = 4.759 mq
- Sup. impermeabilizzata rotonda di accesso (tratto 5) = 2.494 mq
- Superficie territoriale (ST) APF6 = 162.630 mq

Per un totale di 174.804 mq, ai quali vanno sottratte le superficie permeabili presenti:

- Verde pubblico APF6 = 21.896 mq
- Altre aree ST APF6 a permeabilità profonda = 12.832 mq

Vengono inoltre detratte le superfici fondiarie APF6 che laminando in modo autonomo con vasche interrato interne alla SF dimensionate per 500 mc/ha, che corrispondono a 106.045 mq.

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.

La SP dichiarata per la laminazione è circa il 21,3% della ST, mentre nella parte dedicata alla Green Logistic e nella Tav. 2.a.7 viene dichiarata una SP pari al 39,6% della ST.

Il bacino che ha asse principale pressoché parallelo all'autostrada A14 è ricavato mediante una lieve depressione nell'area di verde pubblico con un fosso magra in asse ad esso, che confluisce in una linea fognaria di scarico nel Fossetta Selice.

La dimensione del fondo della depressione laminante è di 2.332 mq per un'altezza dell'invaso di circa 75 cm.

Calcolo dell'invaso: $2.332 \text{ mq} \times 0,75 \text{ m} = 1.749 \text{ mc}$

Sono previsti drenaggi nel fondo per garantire il corretto deflusso delle acque di laminazione.

La distanza di rispetto per il bacino di laminazione è di 15,00 m dal confine di proprietà di ASPI, così come concordato con l'ufficio tecnico ASPI.

A valle del bacino di laminazione viene posata una condotta B27-B28-scarico Fossetta, che limita la portata al recettore a 15 l/s.

Quest'ultima fogna deve attraversare il terrapieno del cavalcavia esistente sulla via Fossetta.

SUOLO E SOTTOSUOLO

Il settore geografico in esame ricade in un settore di pianura caratterizzato dalla presenza di depositi di età quaternaria. Nell'area in esame sono presenti depositi costituiti prevalentemente da argille limose appartenenti al Subsistema di Ravenna.

L'indagine ambientale, svolta nei giorni 16 e 17 dicembre 2021 presso il sito in oggetto, ha riguardato l'esecuzione di n. 10 trincee esplorative realizzate mediante escavatore meccanico a braccio rovescio allo scopo di verificare in modo più approfondito la stratigrafia locale e l'eventuale presenza di riporti o materiali interrati. La profondità raggiunta durante le indagini è pari a 2,5 m dal piano campagna.

Dall'analisi effettuata durante l'esecuzione delle trincee, è emersa una situazione stratigrafica piuttosto omogenea, che presenta procedendo dalla superficie uno strato di circa 1 m di terreno agricolo e un livello di argilla limosa che si spinge fino a 2,5 m di profondità. In alcune trincee a fondo foro è stato intercettato uno strato sabbioso di circa 0,5 m.

Non è stata riscontrata la presenza di materiale di riporto ad eccezione della trincea T2 dove è presente del misto da demolizione nel primo metro di profondità.

I risultati delle analisi chimiche effettuate su tutti i campioni di terreno analizzati hanno evidenziato che le concentrazioni di tutti i parametri analizzati sono risultate conformi ai limiti normativi (CSC) ai sensi del D.lgs. 152/06 e s.m.i. sia per siti sia ad uso "verde pubblico, privato e residenziale" che per siti ad uso "commerciale industriale" (Colonna A e Colonna B Allegato 5 al Tit. V, parte IV Tabella 1).

Per quanto riguarda la caratterizzazione geologico-geotecnica e sismica dei terreni di sottofondazione sono state eseguite, tra il mese di gennaio e inizio febbraio 2022, le seguenti indagini:

- n. 1 sondaggio geognostico spinto fino alla profondità di -30,0 m dal p.c., con esecuzione di prove SPT ogni 1,5 m di avanzamento, utilizzato anche per l'effettuazione di indagine geofisica down-hole al suo interno;
- n. 3 sondaggi geognostici spinti fino alla profondità di -21,0 m dal p.c. con esecuzione di

prove SPT ogni 1,5 m di avanzamento, e successiva installazione di un piezometro in ciascuna verticale;

- n. 15 prove penetrometriche statiche, spinte fino alla profondità massima di -10,40 m dal p.c.
- n.1 prova Down Hole all'interno del foro di sondaggio denominato DH e profondo 30 m al fine di illustrare la sismicità dell'area sulla base della classificazione sismica e di definire il modello sismico del sottosuolo.

Durante l'effettuazione dell'indagine geotecnica nel gennaio del 2022 è stata riscontrata la falda a ca. -15,0 m dal piano campagna (ovvero a ca. 13,7 m slm).

Si ritiene cautelativamente di assumere un valore di "falda a lungo termine" della falda freatica collocato a quota di 16,7 m slm, ovvero a ca. -12,0 m dalla quota del piano campagna.

ELETTROMAGNETISMO

L'analisi delle sorgenti CEM è stata effettuata sulla base di sopralluoghi, della cartografia disponibile e relativa al Piano Strutturale Comunale di Imola, al Regolamento Urbanistico Edilizio comunale e ai piani settoriali della Provincia di Bologna, nonché dai dati disponibili sul SIT della Provincia di Bologna e dell'ARPA Emilia-Romagna.

Presso l'area in oggetto non sono presenti linee elettriche aeree di media o alta tensione.

Antenne televisive: l'ambito non ricade entro il raggio di 500 metri di nessuna antenna per la radiodiffusione sonora e televisiva.

Per le alte frequenze è stata individuata solo una tipologia di sorgente soggetta all'applicazione della L.R. 30/2000 e della relativa Direttiva 197/2001, cioè un Impianto per la telefonia mobile (Stazioni SRB). Si tratta di antenne presenti presso lo svincolo Autostradale.

Le tecnologie autorizzate sono le seguenti:

- LTE1800 - LTE2600 - UMTS900 - UMTS2100 (attivazione antecedente al 2019) - GSM900 - LTE800 - LTE1800 - LTE2100 - LTE2600 - UMTS900 - UMTS2100 (attivazione il 07/06/2021)

La stazione si trova a 100 m dal confine nord della lottizzazione.

Le seconda stazione più vicina si trova a circa 650 m di distanza dal confine più prossimo dell'area in oggetto.

Data la distanza di 100 m della sorgente rispetto al confine nord della lottizzazione e 215 m dal primo edificio con permanenza di persone in progetto, non possono sussistere problemi di inquinamento elettromagnetico.

A seguito di richiesta di integrazioni è stato successivamente precisato che (12_RELAZIONE INTEGRATIVA CAMPI ELETTROMAGNETICI ARPAE):

1. è presente una unica cabina di trasformazione in prossimità della curva della strada di urbanizzazione (V. tav 2.a.1: edificio colore rosa con indicazione "Cabina"), posta a 18,50 m dall'edificio più vicino. Su richiesta il gestore dichiara che la DPA di tale cabina sarà di 3 metri come da allestimento standard INRETE.
2. tutte le linee elettriche interrato in progetto avranno DPA 1 m (cavi elicordati in max 6 tubi) come dichiarato da Inrete e saranno interrati alla profondità di circa 1,2 m dal piano stradale.
3. INRETE farà esplicita comunicazione di inizio lavori o richiesta di valutazione impatto elettromagnetico ad Arpe quando il progetto diventerà esecutivo e il lottizzante farà richiesta di spostamento delle linee elettriche.

VERDE E PAESAGGIO

"ARCHITETTURA"

Sono previste delle strutture prefabbricate con vetrate continue e copertura in lamiera e, volendo richiamare un elemento preesistente nel paesaggio antropico, vengono utilizzati i toni neutri del

grigio mentre, per rispettare la testimonianza storica della centuriazione, si riportano in pianta e in alzato con dei “segni” i suoi assi.

L’edificato è realizzato con strutture prefabbricate e copertura in lamiera utilizzando come finitura i toni neutri del grigio e riportando in pianta e in alzato i “segni” degli assi della centuriazione.

PAESAGGIO

La lettura evidenzia anche una scarsa presenza di elementi naturali nell’ambito di analisi e il paesaggio è costituito da tessere agricole di forma rettangolare che riprendono la parcellizzazione della centuriazione romana che con i suoi elementi residui (strade, strade interpoderali, canali di scolo e di irrigazione) è presente in maniera marcata (in “Zone di tutela della struttura centuriata”) Sono la strada statale Selice, la via Lasie, la via della Fossetta e il vicolo Bussolo e i canali di scolo e di irrigazione (Molini, Fossetta Selice).

L’area interessata dalla realizzazione del progetto ricade all’interno di una zona che, essendo destinata ad un uso agricolo, presenta un’alta fornitura di servizi ecosistemici di approvvigionamento, mentre per quanto riguarda il servizio ecosistemico di regolazione e di supporto di fondamentale importanza è la naturalità delle tessere agricole.

Per l’agro ecosistema si è considerata una bassa fornitura, data la scarsità di filari, siepi campestri ed altri elementi naturali e dal punto di vista dei servizi ecosistemici culturali presenta un elevato interesse economico.

Gli indicatori presi in considerazione per questa analisi sono:

- matrice paesaggistica (%): è all’interno di una matrice stabile con percentuali superiori al 65%;
- grana (ha): classificata con grana di 10-50 ha;
- eterogeneità paesaggistica (ha): un valore di eterogeneità medio alta poiché risulta caratterizzato da una presenza ampia e diversificata di aree agricole e da una ridotta presenza di aree boscate di medie/grandi dimensioni diversificate tra loro;
- biopotenzialità Territoriale (valori da 0.1 a 13 Mcal/mq*anno): pari a 1.18 derivante dalla presenza delle aree agricole, degli elementi naturali e degli elementi idrici.
- apparati paesaggistici (% deficit in m2/abitante): produttivo (69%).
- permeabilità: per l’area 0.4, per l’area totale 0.83.
- connettività (valori tra 0 e 1): una scarsa connettività e una scarsa circuitazione soprattutto a causa della bassa presenza di elementi naturali e connettivi, in particolare nella porzione Nord dell’ambito, dove ricade l’area di intervento.

Per realizzare una infrastruttura verde e blu in grado di incrementare l’erogazione dei servizi ecosistemici utili alla mitigazione delle vulnerabilità riscontrate e per integrare l’area di progetto si adotteranno le seguenti strategie:

- mitigazione delle infrastrutture della viabilità attraverso la realizzazione di fasce boscate ed ecodotti che aiutino a diminuire l’effetto frammentante e l’effetto barriera che hanno sul paesaggio circostante;
- riequipaggiamento del parcellario agricolo e la naturalizzazione dei torrenti e dei canali utili a potenziare la rete ecologica che attraversa la pianura alluvionale imolese in direzione Nord-Sud con interventi che potenzino la connettività ecologica con il paesaggio circostante

Il paesaggio in cui va ad inserirsi il progetto si presenta quindi con una matrice agricola molto forte e stabile, dal notevole valore produttivo ed ecologico, la cui trama accompagna le nuove soluzioni progettuali.

Si tratta di un paesaggio che nel corso degli anni ha visto la costruzione di poli industriali e

artigianali, in modo particolare lungo l'asse nord-sud, accompagnati da infrastrutture per il trasporto (come, ad esempio, l'autostrada A14) che corrono accanto all'area in cui si colloca l'intervento e sono anche al suo servizio.

L'idea progettuale intende ripartire dai segni storici di questo paesaggio cercando una continuità paesaggistica con l'introduzione di elementi compositivi (filari arborei e fasce arbustive) la cui disposizione segue l'orditura della matrice dei campi agricoli. In più sono presenti grandi filari utili per la mitigazione dell'impatto visivo e filari più piccoli con fasce arbustive per connettere il progetto con il contesto. Questi elementi lineari accompagnano anche le strade carrabili e quelle ciclo-pedonabili. Nel lato Est dell'area di intervento è stata inserita una macchia di vegetazione con funzione filtro ma che allo stesso tempo cerca di connettersi con il contesto agricolo.

Vengono anche proposte opere di Nature Based Solution (NBS):

-rain garden, che si presenta inerbato e asciutto ma che in condizioni di maltempo si riempie di acqua rallentando lo scorrimento e lasciandola defluire lentamente nel terreno;

-bacino di laminazione, posto a nord, capace di raccogliere e far infiltrare nel suolo l'acqua piovana in caso di eventi meteorici eccezionali con un'adeguata vegetazione arboreo-arbustiva per resistere a periodi di siccità e di ristagno idrico.

Altri elementi storici del paesaggio che vengono introdotti all'interno del progetto sono gli elementi arborei isolati, situati principalmente in corrispondenza dei nuovi volumi secondo un'orditura che rispetta il passo della maglia agricola storica.

Vengono inoltre realizzati parcheggi paesaggistici con pavimentazione permeabile e drenante in modo da ridurre l'isola di calore ed il run-off dell'acqua piovana.

in conclusione

- la scelta accurata e strategica delle specie arboree e arbustive, contribuisce al sequestro e allo stoccaggio di CO₂, stimato a circa 7.089 t durante tutto il ciclo vitale degli esemplari;
- si prevede un aumento minimo del valore di eterogeneità in quanto il progetto porta all'interno del paesaggio nuovi e diversi elementi.

La Scheda APF6 contenuta nella Variante alle Norme Tecniche Attuative Tomo III Allegato 1 Ambiti a disciplina speciale prevede (vedi doc di Valsat pag. 40):

- Mantenimento di una superficie permeabile di almeno il 30% della St dell'ambito.
- Sistemazione unitaria delle recinzioni e degli spazi scoperti pertinenziali e realizzazione di fascia alberata in corrispondenza dei confini con le abitazioni esistenti tale da mitigare l'impatto visivo della struttura.
- Realizzazione di verde pubblico con carattere di forestazione all'interno dell'ambito per una superficie non inferiore a 18.000 mq con integrazione del sistema di laminazione. Tali aree non possono essere suddivise in spazi di limitate dimensioni o di arredo stradale.
- Le strade di nuova realizzazione dovranno essere alberate e dotate di pista ciclopedonale su almeno un lato.

In riferimento al rispetto dei requisiti per la Green Logistic, il documento di Valsat riporta che *"sono state adottate soluzioni volte a mitigare l'effetto isola di calore, attraverso la realizzazione di coperture verdi e filari alberati e parcheggi paesaggistici"*

Il documento di Valsat riporta che il Verde Pubblico di progetto è pari a 21.950 mq.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti al PG n. 3569/2024 della CM BO):

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio (richiesta di integrazioni del 3/5/2022 e parere del 21/07/2023). Nel parere del 21/07/2023 la Soprintendenza esprime il proprio assenso preliminare all'Accordo, a condizione che vengano ottemperate le prescrizioni di seguito elencate:

- Siano completati gli scavi archeologici stratigrafici manuali delle evidenze emerse fino al completo esaurimento dei depositi archeologici;
- Nell'area posta lungo l'asse dell'Autostrada, dove le indagini stratigrafiche sono state sospese, dovranno essere attivati i controlli archeologici in corso d'opera durante le operazioni di sbancamento e asportazione dell'arativo, per il recupero dei reperti archeologici in dispersione.

ARPAE APAM (richiesta di integrazioni del 24/01/2023 e parere del 28/08/2023, ex art.19 comma 4 della LR 24/2017). Nel parere del 28/08/2023 ARPAE APAM esprime parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

1. all'interno dell'ambito produttivo, in assenza di ulteriori valutazioni previsionali di impatto acustico, l'attività di logistica potrà svolgersi esclusivamente nel periodo diurno; anche gli impianti tecnologici a servizio di tale attività non potranno essere in funzione nel periodo notturno;
2. relativamente all'intervento di mitigazione a tutela del ricettore R10 (posa di asfalto fonoassorbente tra le due rotatorie in progetto) occorrerà presentare una scheda tecnica del conglomerato drenante fonoassorbente che si intende utilizzare, con relativi dati che confermino nel tempo la riduzione di almeno 3 dB(A) dei livelli di pressione sonora generati dal traffico veicolare; dovrà altresì essere individuato il soggetto che si dovrà far carico di una puntuale e costante manutenzione del manto stradale al fine di garantirne il mantenimento nel tempo delle prestazioni di fonoassorbimento.
3. dovrà essere realizzato l'intervento di mitigazione passiva (rilevato in terra) previsto a tutela del ricettore R11, con altezza e lunghezza tali da garantire al suo interno il rispetto del valore limite differenziale di immissione sonora;
4. le acque nere derivanti dai servizi igienici dell'attività di logistica dovranno essere condottate e convogliate al depuratore comunale;
5. la rete delle acque bianche dovrà consentire la raccolta di tutte le acque meteoriche, la loro corretta laminazione e lo scarico in corpo idrico superficiale secondo le indicazioni del Gestore dello stesso;
6. il sistema di laminazione dovrà essere dotato di sistema di intercettazione (saracinesca), in grado di bloccare lo scarico in caso di eventi accidentali che possano convogliare acque contaminate al corso d'acqua superficiale;
7. all'interno delle estensioni delle DPA valutate e dichiarate dai proprietari/gestori degli elettrodotti di prossima realizzazione, non vi siano luoghi e/o aree (nonché aree gioco per l'infanzia e/o aree verdi attrezzate) destinate ad una permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere;

AZIENDA USL di Imola (pareri del 19/12/2022 e del 19/07/2023).

Nel parere del 19/12/2022 AUSL esprime parere favorevole in quanto:

- si prende atto che le valutazioni effettuate hanno permesso di verificare la compatibilità acustica dell'intervento con la normativa vigente;
- la relazione ambientale descrive nelle sue conclusioni un aspetto paesaggistico che rimane principalmente agricolo e non impattante.

Aggiunge poi che

In sede di Conferenza dei Servizi del 15 dicembre si è appreso che il procedimento di Variante di APF6: POLO PER LA GRANDE LOGISTICA, è tutt'ora in corso pertanto, si ritiene opportuno, in riferimento alla realizzazione di due edifici ad uso logistico, ribadire che non è possibile esprimere un parere in merito in quanto al momento non è dichiarata la tipologia di logistica e non è presente una relazione descrittiva circa gli addetti ed i fruitori (trasportatori e relativi servizi) con un richiamo ai luoghi di lavoro.

Nel parere del 19/07/2023, AUSL ribadisce quanto espresso nel precedente parere e aggiunge che:

Relativamente agli edifici da realizzare "Polo per la Grande Logistica" si fa presente che nelle tavole di Progetto degli edifici (2d.1 – 2d.2) non sono presenti i dati relativi alle superfici ed ai parametri illuminoventilanti. Nelle relazioni pervenute non sono indicati gli addetti e nessun richiamo relativo a spogliatoi, servizi (per interni ed esterni), riscaldamento ecc.. pertanto non si esprime parere in merito.

ATERSIR (parere del 1/08/2022) esprime parere favorevole.

Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale (richiesta di integrazioni del 9/08/2022 e parere del 27/07/2023).

Nel parere del 27/0/2023 il Consorzio esprime parere preliminare favorevole con le seguenti prescrizioni:

1. il tratto B27-P1, con funzione limitatrice di portata, a servizio della strada e parcheggi pubblici e dei lotti privati, dovrà essere realizzato con una condotta DN400, atta a sopportare il carico dei mezzi d'opera consorziali;
2. il tratto B14-P2, con funzione limitatrice di portata, a servizio del tratto di strada pubblica PP-QQ-RR, al fine di evitare malfunzionamenti per occlusione, dovrà essere realizzato con una condotta in PVC DN160, atta a sopportare il carico dei mezzi d'opera consorziali, con collegamento dei pozzetti B12 e B13 con una condotta DN1000;
3. la fognatura bianca a servizio del lotto privato, avente sistema di laminazione indipendente, dovrà immettersi nella fognatura pubblica con una condotta a diametro ridotto, tale da limitare la portata in uscita pari a 15 l/s/ha dell'intera superficie fondiaria;
4. in sede di presentazione del progetto esecutivo, sarà necessario inviare regolare richiesta di concessione per la realizzazione dei due scarichi di acque meteoriche nello scolo consortile "Fossa Influyente nel Maestà", come previsto dal Regolamento per le concessioni e le autorizzazioni vigente, allegando gli elaborati grafici dei particolari costruttivi relativi ai manufatti di scarico a canale aggiornati con le prescrizioni sopra riportate.

Autostrade per l'Italia spa (pareri del 15/12/2022 e del 8/08/2023)

Nel parere del 15/12/2022 Aspi allega e conferma le prescrizioni precedentemente espresse per l'Ambito ASP_AN2.7, che per i temi viabilità coincidono data la contiguità delle due aree di intervento.

Evidenzia inoltre vari problemi, tra i quali:

- lo sbocco della nuova rotatoria verso via Selice a due corsie, contrariamente a quanto disposta dal DM 19.04.2006
- la mancanza di valutazioni trasportistiche aggiornate sul funzionamento della rotatoria stessa per verificarne la funzionalità rispetto allo stato attuale
- la definizione della fascia di rispetto autostradale in considerazione degli interventi in corso di ampliamento alla 4° corsia
- il posizionamento della vasca di laminazione

Nel parere del 8/08/2023, Aspi comunica che gli aggiornamenti apportati al progetto, come da elaborati integrativi pervenuti, superano le carenze evidenziate nella nota precedente.

Segnala la necessità di prevedere una pavimentazione drenante anche per la Strada di manutenzione posta in fascia di rispetto autostradale di 30 m.

Si ribadisce inoltre che, in relazione alle attività di cantierizzazione nell'ambito dell'intervento di ampliamento alla 4° corsia della A14, tra le prog. km 29+600 e 56+444, e l'adeguamento delle rampe dello Svincolo di Imola, è prevista nell'area limitrofa al presente intervento la realizzazione del Cantiere Operativo CO02 di cui si prevede l'esecuzione nel secondo semestre del corrente anno. L'area di cantiere verrà mantenuta per tutta la durata dei lavori (da Decreto 4 anni decorrenti dalla consegna dei lavori) e lo status quo ante verrà ripristinato solo al termine delle lavorazioni.

Prende atto che nel nuovo progetto è stata stralciata l'ipotesi di raddoppiare via Selice in uscita dalla rotatoria e che lo studio di traffico trasmesso prevede il mantenimento ai livelli attuali dei LoS della rotatoria di accesso al castello.

Esprime quindi parere favorevole subordinato al rispetto delle prescrizioni riportate nel parere stesso.

Il parere rimane inoltre condizionato alla prescrizione che i lavori non comportino in nessun caso interruzione e/o rallentamento al traffico autostradale.

Il comparto rientra nella fascia potenzialmente soggetta al rumore autostradale. Gli interventi di risanamento acustico per il rispetto dei limiti di cui al DPR 142/04 restano a carico del titolare della concessione edilizia o del PdC.

HERA spa (parere del 10/08/2023) esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso. Consiglia la realizzazione di una vasca di accumulo e relativo sistema di pompaggio privato di dimensionamento adeguato alla rete antincendio. In merito alle vasche di laminazione, evidenzia che queste possono far parte degli elementi infrastrutturali con manutenzione in capo al Gestore del S.I.I. purché recintate ed evidentemente configurabili come impianti (ad es. vasche di laminazione, anche se in terra purché recintate, ma non aree verdi esondabili). In caso contrario non saranno prese in gestione da HERA S.p.A.. Premesso che l'area oggetto di intervento è attraversata da linee elettriche aeree di Media e Bassa Tensione che risultano interferenti, la loro demolizione e interrimento, dovrà essere oggetto di specifica richiesta di preventivo di spostamento/demolizione.

SNAM Rete Gas (richiesta di integrazioni del 22/12/2022 e parere del 19/09/2023),

Nel parere del 19/09/2023 conferma che una propria condotta viene interferita dalle opere in progetto. I fondi attraversati dal tratto di metanodotto interessato sono gravati da servitù che prevedono, tra l'altro, l'obbligo di non costruire opere di qualsiasi genere e natura a distanza inferiore a m. 8 e m. 11 per parte dall'asse della tubazione e a lasciare la fascia asservita a terreno agrario.

Quindi evidenzia che:

- Nell'area M-N (nuovo attraversamento stradale) si renderà necessario prevedere opere di adeguamento sulla rete in esercizio, da realizzarsi a cura di SNAM ed onere del Soggetto Richiedente
- Nell'area M-N, con particolare riferimento all'interferenza "2" si rende necessario procedere ad un adeguamento progettuale al fine di garantire, una volta completate le opere di adeguamento di cui al punto precedente, una distanza minima tra il servizio di progetto ed il gasdotto emarginato di 50 cm
- Risulta indispensabile evidenziare, lungo tutto il tratto di gasdotto ricadente all'interno dell'Ambito APF6, l'entità del riporto di terreno previsto da progetto per l'innalzamento dell'attuale piano campagna allo scopo di verificare puntualmente l'interferenza e la compatibilità delle opere in progetto.

In riferimento al progetto di urbanizzazione confinante ASP_AN2.7, seppur dichiarato in relazione tecnica integrativa che la proprietà provvederà a richiedere lo spostamento del gasdotto con istruttoria separata, SNAM specifica fin d'ora che le opere in progetto risultano incompatibili con la presenza del metanodotto emarginato, in pressione ed in esercizio, in quanto in contrasto con la

normativa di sicurezza che regola l'attività di trasporto del gas naturale di cui al D.M. del 17 aprile 2008, nonché con i limiti e le condizioni imposte dalla servitù costituita in favore di SNAM. Invita l'amministrazione ed il soggetto attuatore dell'ambito ad adeguare il progetto delle realizzande opere nel rispetto di quanto previsto dalla predetta normativa di sicurezza e dalle servitù in essere. Ribadisce infine che il metanodotto emarginato è esercito ad alta pressione e che, pertanto, al fine di garantire l'esercizio in sicurezza dello stesso, nessun lavoro potrà essere intrapreso, nell'ambito della fascia asservita, senza una preventiva formale autorizzazione da parte di SNAM.

Aeronautica militare - Comando 1° Regione aerea (nulla osta del 11/01/2023) comunica che l'intervento, quale descritto nella documentazione pervenuta, non interferisce né con sedimi/infrastrutture intestati a questa Forza Armata né con Servitù prediali o Militari (D.Lgs. 66/2010 art.10 320 e segg.) a loro servizio. Pertanto Nulla Osta relativamente ai soli aspetti demaniali di interesse.

Ministero della Difesa - Comando militare esercito (nulla osta del 24/01/2023) invia il nulla osta per la realizzazione dell'opera in oggetto

Consorzio Utenti Canale dei Molini di Imola e Massa Lombarda (concessione del 13/09/2023). Il Consorzio rilascia Concessione per il rifacimento della rotatoria con tombamento del Canale dei Molini in via Selice presso casello autostradale in Comune di Imola, subordinata all'accettazione e osservanza delle condizioni e termini inderogabili dettagliati nell'Atto di Concessione.

Reti e Mobilità srl – Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale - Bologna (parere del 4/12/2023) con riferimento al progetto trasmesso a mezzo PEC in data 28 novembre, rileva che è stato recepito quanto concordato. Esprime pertanto parere positivo di competenza.

Area Blu S.p.a. non ha espresso parere ma ha partecipato ai lavori della CdS
Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po non ha espresso parere

PRESO ATTO CHE

in attuazione alle Delibere di Giunta Regionale n. 1795 del 31/10/2016 e n. 1407 del 07/08/2023, Arpaè predisporre 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 (*Contributo propedeutico all'espressione dell'assenso preliminare*) in merito al procedimento di Assenso preliminare all'Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 60 della Legge Regionale 21 dicembre 2017 n. 24, finalizzato a insediare la grande logistica nell'ambito APF6 - Multisala a Imola.

E' stata riportata quindi una sintesi dei pareri espressi, sebbene non definitivi, per evidenziare le carenze che andranno risolte prima dell'approvazione definitiva.

La presente istruttoria si riferisce al parere preliminare ai sensi dell'art. 60 comma 3 della L.R. 24/2017; pertanto il contributo all'istruttoria propedeutica al parere motivato sarà resa al termine del periodo di pubblicazione dell'accordo di programma adottato, alla luce delle eventuali

osservazioni degli enti competenti in materia ambientale e delle osservazioni presentate durante il periodo di deposito, come previsto dall'art. 60 comma 7 della stessa legge regionale.

Le considerazioni e le richieste di seguito riportate costituiscono un suggerimento di come si ritiene opportuno chiedere di integrare il documento adottato.

L'area dell'Ambito APF6 in oggetto ricade all'interno di ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo esistenti. La Scheda APF6 contenuta nella "Variante alle Norme Tecniche Attuative Tomo III Allegato 1 Ambiti a disciplina speciale" prevede come obiettivi:

- di realizzare un ambito per attività logistiche di grandi dimensioni, in attuazione dell'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale metropolitano integrato Selice – A14 sottoscritto l'8/7/2021;
- di migliorare la sicurezza e l'accessibilità dei tratti stradali adiacenti il casello autostradale realizzando parte delle opere infrastrutturali di interesse pubblico previste nell'Accordo Territoriale.

La proposta di variante contempla i seguenti usi:

- attività manifatturiere artigianali e industriali, comprensiva del commercio dei beni di produzione propria con SdV massima di quella degli esercizi commerciali di vicinato;
- commercio all'ingrosso;
- magazzini, autorimesse anche con attività di noleggio, ricovero mezzi di trasporto, deposito automezzi, attività espositive senza vendita (tale uso comprende anche l'attività di grande logistica come definita dal PTM);
- attività di lavorazione, trasformazione, conservazione e commercializzazione dei prodotti agroalimentari e zootecnici.

Considerando che il periodo transitorio della LR 24/2017 è in scadenza (per i comuni alluvionati è prorogato al 3 maggio 2024), si chiede di chiarire nel documento di Valsat l'esatta natura del procedimento in oggetto e a quali strumenti urbanistici è riferita la variante.

Nonostante le richieste di integrazioni della CM BO, non sono state descritte alternative 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.

Il progetto prevede una SU di 60.000 mq., incrementata di 18.000 mq rispetto alla pianificazione precedente. Si chiede di motivare l'aumento di 18.000 mq.

Si chiede di specificare l'interesse pubblico che giustifica l'applicazione degli artt. 59-60 della LR.24/2017.

Le analisi trasportistiche sono state riferite a *"tutti gli stralci funzionali di realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria esterne agli Ambiti APF.6, ASP_AN2.9, ASP_AN2.7 e N24A"*. Tuttavia, considerata l'incertezza in merito alle attività che effettivamente si insedieranno a fronte della ampia casistica di usi ammessi e degli orari delle attività, sarà necessario rivalutare l'analisi trasportistica una volta definite le attività insediate, per apportare eventuali migliorie alla circolazione stradale soprattutto in relazione al casello autostradale e viabilità di accesso.

Per ciò che riguarda i trasporti collettivi, il servizio ferroviario (SFM) e l'Autostazione dei pullman su viale Andrea Costa distano circa 3 Km. Ciò significa che l'area non è di fatto servita da TPL, ad

esclusione di alcune corse scolastiche, e viene dunque a mancare uno dei principali requisiti per l'insediamento di grande logistica, nonostante l'impegno previsto dall'Accordo di comprare titoli di viaggio per i dipendenti. In quanto all'accessibilità ciclabile gli "assi viari locali posti all'intorno dell'area di intervento" non presentano allo stato attuale alcuna dotazione di piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata, ma solamente un "percorso promiscuo ciclo-pedonale su un lato del marciapiede". Pertanto di fatto tutta l'area è al momento priva di accessibilità sostenibile.

Si chiede di specificare quali modalità sostenibili di accesso sono state previste, dettagliando la frequenza di passaggio e i tempi di percorrenza del TPL.

Si chiede di evidenziare come i percorsi ciclabili e pedonali di progetto si collegano alla rete ciclopedonale esistente.

Lo studio di traffico per l'Accordo Territoriale stima, per il comparto di logistica APF6, un totale di 562 spostamenti nel giorno feriale medio. Si chiede di dettagliare come è stato calcolato il carico urbanistico e a quale tipologia di logistica si riferisca; si chiede anche di indicare la quantità e la tipologia dei mezzi pesanti.

Si rileva che quasi tutte le intersezioni che sono state studiate presentano un peggioramento delle condizioni di deflusso, restando tuttavia, in base alle simulazioni, sempre entro i limiti di ammissibilità funzionale (classe D).

Per il contenimento di tali prevedibili nuovi impatti nel documento di Valsat si legge che *"all'interno del polo logistico saranno utilizzati esclusivamente mezzi elettrici e per quanto possibile, compatibilmente con l'evoluzione tecnologica, saranno utilizzati mezzi non inquinanti od elettrici anche per gli spostamenti della merce al di fuori del polo."* Tali indicazioni, per essere efficaci, dovranno essere prescritte alle attività che si insedieranno nei capannoni.

Dalla planimetria di progetto il disegno delle strade di accesso al lotto (da sud) e la circuitazione interna non appaiono funzionali. In particolare sembra che non ci siano spazi di manovra adeguati per la retromarcia dei mezzi. Si chiede di verificare la possibilità di eliminare alcuni tratti stradali esterni a favore di una viabilità interna più adeguata in termini di raggi di curvatura e spazi di manovra, anche al fine di ridurre l'inquinamento sonoro prodotto dalle manovre e dai segnalatori/avvisatori acustici dei mezzi.

In merito al rumore, lo studio acustico dichiara che *"dal punto di vista progettuale si è attualmente in una fase di primo progetto preliminare per gli edifici"* e che *"ad oggi si è in fase di approvazione del PUA e pertanto le informazioni disponibili su di essi, e sulle attività che vi si potranno insediare all'interno, risultano generali e principalmente di natura qualitativa."*

Pertanto è necessario che lo studio acustico sia ripresentato a fronte di informazioni attendibili sulle attività che si insedieranno, considerando che tali attività potrebbero svolgersi nell'intero arco delle 24 ore.

Si fa osservare che lo studio acustico prende in considerazione le sagome degli edifici per valutare la propagazione verso i ricettori. Pertanto le sagome degli edifici non possono essere modificate, come invece previsto dalle NTA, senza la revisione dello studio acustico.

Le NTA in effetti riportano che le tavole sono da considerarsi *"previsioni planivolumetriche non vincolanti per sagoma di edifici e per conformazione dei lotti, in quanto assoggettabili, a tutti quegli adattamenti ed aggiustamenti che si renderanno necessari anche in sede di tracciamento e progettazione esecutiva"*. Inoltre non sono considerate varianti le *"modifiche delle caratteristiche edilizie, dei dettagli costruttivi degli interventi e del numero/localizzazione degli accessi ai lotti edificabili"* e *"modifiche alla SU e alla Superficie Accessoria ("SA") attribuita ai diversi lotti e delle*

destinazioni d'uso indicate negli elaborati del Piano, nel rispetto della "superficie fondiaria attribuita ai lotti privati" definita della Tav. n. 2.a.1 anche in sede di rilascio dei singoli PDC, rimanendo inteso che è sempre possibile una diversa suddivisione dei lotti, così come il loro accorpamento fino ad un lotto unico"

Se la compatibilità acustica è stata accertata sulla base di questi elementi, tali elementi non possono essere modificati senza un nuovo studio acustico.

Si chiede pertanto di indicare nelle NTA che eventuali modifiche alle sagome degli edifici comportano la rielaborazione dello studio acustico.

Le valutazioni svolte hanno considerato l'impatto della componente traffico e quello generato dalle sorgenti sonore fisse. Per entrambe queste sorgenti si tratta di dati di letteratura o stimati in base a ipotesi di massima. Tra queste assume rilevanza l'ipotesi, non suffragata da dati certi, che le sorgenti sonore siano attive nel solo periodo diurno 06.00-22.00.

Viene anche ipotizzato che vengano utilizzate contemporaneamente 50 baie di carico sul totale disponibile. Si chiede di spiegare come è stato ricavato tale valore; si chiede anche di specificare quante baie di carico sono previste, dal momento che il conteggio manuale dalla planimetria è di 133 e non di 127 come scritto nello studio acustico.

Lo studio acustico ha considerato diverse semplificazioni/ipotesi di lavoro che possono portare ad una sottovalutazione del rumore prodotto (ad esempio il numero di UTA, la non considerazione delle manovre di retromarcia, l'assenza di cicalini, lo spegnimento dei motori dei camion, etc.).

Ciononostante le simulazioni hanno evidenziato la comparsa di due nuovi ricettori con superamento dei limiti acustici.

La valutazione di impatto acustico *del traffico* sulla viabilità esistente e di progetto ha evidenziato la necessità di adottare un intervento di mitigazione acustica, asfalto fonoassorbente, al fine di ottenere il rispetto dei limiti di legge presso R10.

La valutazione di impatto acustico *delle sorgenti sonore fisse* introdotte dalla realizzazione del comparto ha evidenziato il superamento del limite differenziale diurno presso R11. Per tale ragione è stato necessario adottare un intervento di mitigazione, barriera, al fine di ottenere il rispetto del differenziale diurno anche presso R11.

Entrambi gli edifici sono posti a sud-est del lotto.

Il primo intervento di mitigazione consiste in una barriera acustica a mitigazione delle sorgenti sonore fisse indotte dall'intervento ed in particolare delle baie di carico/scarico. L'intervento consiste nell'inserimento di una barriera acustica alta 3 m e lunga indicativamente circa 80 m posta dal vertice sud ovest dell'edificio più piccolo e prosegue al bordo della carreggiata della strada verso sud. Detta barriera sarà formata da un terrapieno di altezza 3 m.

Il secondo intervento di mitigazione acustica consiste nell'inserimento di asfalto fonoassorbente nel tratto stradale indicato con SEZ-13 e SEZ-17 compreso tra le due rotatorie di progetto. Tale asfalto risulta avere una prestazione di riduzione della rumorosità stimata in 3 dBA.

Il dimensionamento della barriera acustica e la posa di asfalto fonoassorbente dovranno essere rivalutati alla luce del nuovo studio acustico aggiornato. Per l'asfalto fonoassorbente si segnala la necessità di indicare il soggetto che si farà carico dei costi e delle attività connesse alla posa e alla manutenzione e sostituzione del manto stradale.

In merito all'inquinamento atmosferico si rileva che ad ogni aumento di traffico, particolarmente di traffico pesante, corrisponde un aumento di emissioni inquinanti. Pertanto non è corretto parlare di non significatività del contributo.

Le NTA sono ancora riferite al PUA attuativo dell'Accordo di Programma.

Se l'AdP in oggetto ha anche valenza di strumento attuativo, è necessario che la documentazione di progetto sia sufficientemente dettagliata e definita per consentire in questa fase la valutazione da parte degli enti.

Deve quindi essere fornito:

- 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.

In relazione al verde pubblico le NTA prevedono anche la possibilità di apportare senza variante *“eventuali modifiche nel dimensionamento complessivo del verde pubblico solo ed esclusivamente in dipendenza della procedura espropriativa per la realizzazione della 4 corsia della A14 e comunque nel rispetto della dotazione minima prevista dalla scheda di RUE”*

Al fine di rispettare quanto viene richiesto dal RUE, la quota di verde pubblico non può essere ridotta, nemmeno a seguito della procedura espropriativa per la realizzazione della 4 corsia della A14. La superficie da espropriare può già essere richiesta ad ASPI e considerata nel progetto del verde. Si ricorda inoltre che deve essere garantita la permeabilità di progetto pari a 64.495 mq.

In relazione al consumo di suolo l'Addendum dice che *“con riferimento all'ambito APF.6 si dà atto di quanto definito nell'Accordo territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna fra la Regione Emilia-Romagna e la Città Metropolitana di Bologna approvato con deliberazione del Consiglio Metropolitan n.41 del 27/07/2022 e deliberazione di Giunta regionale n.1289 del 27/07/2022, sottoscritto dalle parti in data 01/08/2022 ovvero che consuma suolo ai sensi degli artt. 5 e 6 della L.R. 24/2017, ferma restando la puntuale definizione delle superfici, da effettuarsi in sede di Accordo di Programma”*. Quindi si chiede di quantificare, prima dell'approvazione definitiva, il consumo di suolo ai sensi della LR 24/2017, ai fini del calcolo del 3%.

Il documento di Valsat riporta, a pag 4 che la Superficie Permeabile di progetto è = 64.495 mq. A pag 48 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. Sempre nel documento di Valsat, 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 e tra questo e l'altra documentazione di progetto.

Si chiede di prescrivere nell'Accordo e nelle NTA il rispetto della SP di progetto = 64.495 mq.

Una porzione del comparto è interessata da Zona 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 per possono costituire centro di pericolo per la qualità delle acque sotterranee o comportare rischio di contaminazione delle stesse.

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. Pertanto solo il 24% della superficie impermeabile è laminata a cielo aperto.

Questa 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 motivatamente a coerenza l’obiettivo della green logistic all’effettiva migliore scelta progettuale per la laminazione.

L’area è interessata da pericolosità idraulica P2-M sia sul Reticolo principale sia sul Reticolo secondario.

Lo Studio idraulico (Tav. 7e) riporta che *“Al fine di ridurre il livello di rischio presente nell’ambito APF.6 il progetto prevede che il piano campagna di progetto sia sopraelevato rispetto al piano campagna attuale di 1,2 m, portandolo alla quota delle strade previste dalle opere di urbanizzazione esterne”*.

Non viene però specificato in base a quali calcoli è stata valutata l’adeguatezza della sopraelevazione proposta.

Le NTA riportano 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”.

Il doc di Valsat riporta che *“La maggior parte delle soluzioni progettuali proposte portano ad un incremento del numero di servizi ecosistemici elargiti rispetto alla situazione di partenza. In particolar modo, si evince un aumento dei servizi ecosistemici di regolazione grazie all’introduzione di soluzioni progettuali basate sulla natura e all’aumento della biodiversità dell’area. Questo elemento, accompagnato da una scelta accurata e strategica delle specie arboree e arbustive, contribuisce al sequestro e allo stoccaggio di CO₂, stimato a circa 7.089 t durante tutto il ciclo vitale degli esemplari”*.

Si chiede 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 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.

In riferimento al rispetto dei requisiti per la Green Logistic, il documento di Valsat riporta che *“sono state adottate soluzioni volte a mitigare l’effetto isola di calore, attraverso la realizzazione di coperture verdi e filari alberati e parcheggi paesaggistici”*.

Si chiede di chiarire come coesistono le coperture verdi con i pannelli fotovoltaici in copertura.

Nella Carta degli ecosistemi del PTM l’area oggetto dell’intervento fa parte di *“ecosistema agricolo della montagna/collina”* su *“aree agricole su terrazzi alluvionali”* che presentano una successione di assetti colturali (seminativi, vigneti e frutteti, prati permanenti, praterie e pascoli).

Si chiede di mettere in evidenza come il disegno dell’area e degli edifici restituisca la grana tipica della alternanza di fasce colturali diverse e di rappresentare le soluzioni architettoniche scelte per

assecondare queste caratteristiche storiche del contesto (materiali e tessiture).

Per quanto riguarda i vincoli in base alle norme relative alle 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.

Parte del sistema di laminazione è costituito da una depressione nell'area destinata a verde pubblico. La profondità dell'invaso nella rete idraulica è di 0.75 m. Nella planimetria delle reti acque bianche sembra di circa un metro rispetto al terreno circostante e di circa 2,5 m rispetto alla strada. Occorre chiarire se la profondità dell'invaso è compatibile con la fruizione come verde pubblico.

per LA RESPONSABILE
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA
Patrizia Vitali¹

L'INCARICO DI FUNZIONE
UNITÀ AUTORIZZAZIONI COMPLESSE E VALUTAZIONI AMBIENTALI
PAOLA CAVAZZI²
(lettera firmata digitalmente)³

¹ 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.

² D.D.G. n. 29/2022 "Direzione Generale. Revisione incarichi di funzione in Arpae Emilia-Romagna (triennio 2019-2022) istituiti con D.D.G. n. 96/2019 e revisionati da ultimo con D.D.G. n. 59/2021 poi prorogati con D.D.G. n. 100/2023.

³ 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.