

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 33600/2023

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

Istruttoria di VAS/ValSAT del procedimento unico ai sensi dell'Art.53 LR 24/2017 per la Nuova costruzione dell'edificio produttivo in Via A.Fini - Valsamoggia

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Comune di Valsamoggia

PREMESSO CHE:

- in data 12/09/2023 (PG/2023/154933) il SUAP dei Comuni di Valsamoggia e Monte San Pietro ha reso disponibile la documentazione relativa al procedimento in oggetto, e ha indetto la prima seduta della conferenza di servizi per il giorno 6/10/2023, invitando a partecipare:
 - Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Bologna
 - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti E Paesaggio di Bologna
 - ARPAE
 - AUSL
 - Regione Emilia-Romagna - Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile
 - Consorzio di Bonifica Renana
 - ENEL
 - HERA
 - Comando Militare Esercito Emilia-Romagna
 - Comando 1° Regione Aerea Ufficio Coordinamento. Tecnologico Logistico 1°Sezione Coordinamento Generale
 - Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po
 - Autostrade per l'Italia
- in data 28/09/23 (PG/2023/165584) è stata inviata una richiesta di chiarimenti da parte della CM BO;
- in data 23/10/2023 (PG/2023/179597) il SUAP ha inviato il verbale della prima seduta di CdS e ha comunicato che i termini previsti per la conclusione del procedimento sono sospesi e riprenderanno a decorrere dalla data di ricevimento dell'integrazione con la documentazione richiesta dagli enti;
- in data 29/11/2023 (PG/2023/204233) il SUAP, a seguito delle integrazioni pervenute, ha convocato la seconda seduta della CdS per il giorno 18/12/2023;
- in data 14/12/2023 (PG/2023/212963) la CM BO ha inviato una richiesta di integrazioni;
- in data 02/01/2024 (PG/2024/11600) il SUAP ha inviato il verbale della seconda seduta di CdS e le ulteriori richieste di integrazioni pervenute, comunicando che il procedimento rimane sospeso non essendo state giudicate esaustive le integrazioni da alcuni enti coinvolti;
- in data 20/03/2024 (PG n. 18568/2024 della CM BO) il SUAP, a seguito delle nuove integrazioni pervenute, ha convocato la terza seduta di CdS per il giorno 8/04/2024
- in data 22/04/2024 (PG n. 27116 della CM BO) il SUAP ha trasmesso il verbale della terza

seduta di CdS del 08/04/2024, ancora sospensiva per richieste di integrazioni espresse dagli enti coinvolti;

- in data 14/05/2024 (PG/2024/88704) il SUAP, a seguito delle ulteriori integrazioni pervenute, ha convocato la quarta seduta della CdS per il giorno 27/05/2024;
- in data 01/07/2024 (PG n. 44382/2024 della CM BO) il SUAP ha inviato il verbale della quarta seduta della Conferenza di Servizi e le integrazioni pervenute e ha attestato che durante il periodo di pubblicazione non sono pervenute osservazioni;
- con comunicazione del 02/07/2024, in atti al PG/2024/121229, 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 17/07/2024;

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://drive.google.com/drive/folders/1Pvuy72N1FNRQFvhw0Dp3LuQ5Zc4T3VWp?usp=sharing>

La realizzazione della nuova sede della *Macron spa* è strettamente legata allo sviluppo della "Macron campus" che si trova all'interno della sede di Valsamoggia e dove sono impiegate direttamente più di 180 persone e indirettamente oltre 50. Il proponente indica che la sede ospita funzioni chiave come il design, lo sviluppo del prodotto, l'industrializzazione, il marketing, il commerciale, l'information technology e la finanza. La progettazione, la creazione di prototipi e l'industrializzazione di tutti i prodotti di *Macron* avvengono completamente nella sede di Valsamoggia mentre per la produzione la *Macron* fa affidamento su una rete di oltre 80 fabbriche partner certificate sparse in tutto il mondo. Tutti i prodotti vengono ricondotti in Valsamoggia per subire i necessari controlli e test e per le attività di trasformazione e personalizzazione indispensabili prima della spedizione a negozi o ai club sportivi in tutto il mondo.

Attualmente, la sede di *Macron* è costituita da due edifici situati su un terreno di 55.000 metri quadrati, di cui:

- un edificio destinato a uffici e showroom con una superficie utile di 5.000 metri quadrati;
- un edificio dedicato alle attività di lavorazione e stoccaggio di semilavorati e di prodotti finiti, di 15.000 mq (per i semilavorati 6.731 mq e per i prodotti finiti-magazzino 3.020 mq) con n.16 baie di carico, di cui 6 sono costantemente occupate da compattatori utilizzati per la raccolta differenziata di carta, legno e plastica.

Il fabbricato progettato, con una superficie di 12.990 mq, comprende:

- uffici e showroom;
- campi sportivi dedicati ai test dei materiali;
- spazi per attività produttive;
- stoccaggio dei semilavorati e per i prodotti finiti (mq 3.000).

Il proponente dichiara di voler riporre una grande attenzione alla qualità dell'intervento e alla sostenibilità ambientale realizzando un edificio secondo i più alti standard (certificazione BREEM Excellent) e con grande cura per quanto riguarda le sistemazioni (8.300 mq, n. 165 alberi e n. 2.100 arbusti a cespuglio) con l'intento di dare un impulso economico al territorio e incidere a lungo termine sulla cultura, sull'innovazione e sulla qualità della vita.

I principali dati metrici di riferimento sono:

- Superficie Fondiaria (Sf) = 31.438 mq
- Superficie Utile (Su) = 12.990 mq
- Superficie Complessiva= 13.016 mq

L'intervento si colloca nel Comune di Valsamoggia, in località Crespellano, nell'Ambito Produttivo Consolidato di via Lunga che è servito principalmente dalla via Bazzanese (SP569).

L'area è compresa fra via Fini a sud, il fosso Chiesanuova ad ovest, l'autostrada A1 a nord, una strada locale ad est.

Il lotto dove viene localizzato l'intervento (n.6) è inserito in un Piano Urbanistico Attuativo del Comune di Valsamoggia (approvato con DGC n. 37/2019), è compreso nell'Ambito APS.e e nell'Ambito APS.i.1 ed è interessato da una fascia inserita in Ambito AVP (Agricolo di Valore Paesaggistico) secondo le definizioni del PSC.

Nell'area le opere di urbanizzazione previste dal piano sono state completamente realizzate, sia su via Giulio Pastore che via A. Fini.

Tra gli usi ammessi per l'area oggetto di intervento è compreso **c1**, in cui rientra l'attività prevista dalla *Macron spa*: come funzioni produttive manifatturiere e assimilabili della categoria **c1** si intende quelle che comprendono *"gli edifici, le strutture tecnologiche e le aree adibite alle esigenze di un processo produttivo, nonché quelle adibite ad attività terziarie interne all'impresa, complementari al processo produttivo, quali attività di ricerca, progettazione e sperimentazione, attività di confezionamento, esposizione, commercializzazione, assistenza tecnica alla clientela. Comprende gli edifici e le aree adibite a magazzini, depositi, stoccaggio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti (anche all'aperto), stoccaggio provvisorio dei rifiuti di lavorazione, collettamento, logistica"*.

Il nuovo edificio di forma rettangolare compatta misura m 141,40 x m 92,30 ed ha un'altezza massima di m 13,50 (la quota di calpestio si trova a 49,30 *slm*).

In copertura è previsto un impianto fotovoltaico.

Il vano principale a magazzino ha un fronte libero di circa 25 metri per le attività di controllo e smistamento.

I due ingressi carrabili all'area sono su via Fini, che si innesta su via Pastore, la quale a sua volta recapita su via Lunga; da quest'ultima si accede a nord alla SS 9 Emilia, sovrappassante la A1, e a sud alla Variante SP 659, da cui si accede al territorio limitrofo e alla A1 (caselli di Valsamoggia e Casalecchio).

Sul lato sud, sono previste

- n.12 baie di carico collocate ad una quota inferiore rispetto al piano interno di calpestio (1,20 m) per facilitare il carico e lo scarico dei mezzi
- n. 2 baie per furgoncini ad una quota di -0,50 m.

Sul lato ovest, dove si trovano gli uffici e i servizi, è localizzato l'ingresso pedonale dei dipendenti mentre ad est si rileva una fascia di rispetto per la presenza del fosso di confine, oltre il quale si trova una zona agricola con l'edificio "Il rifugio del cane di Ponte Ronca".

A nord, in direzione autostrada, è prevista la vasca di laminazione mentre ad ovest è prevista un'area verde con due vasche di laminazione.

Per quanto riguarda i parcheggi pertinenziali le aree comprendono:

- 142 stalli per auto
- 20 stalli per mezzi pesanti
- 16 stalli per cicli/moto

Il calcolo delle dotazioni di parcheggio pertinenziale deriva dal RUE recependo come parametro quello più restrittivo, cioè riferito alla superficie utile.

In conformità con il comma 4 dell'art. 3.1.4 del RUE, tutti i posti auto (a raso e scoperti) saranno alberati, con filari di alberi posti ogni tre posti auto; ciascun albero sarà dotato di una superficie permeabile di mq 3.

In seguito alla richieste di integrazioni pervenute dalla Città Metropolitana di Bologna, ARPAE AACM e dal Consorzio di Bonifica Renana è stata fornita ulteriore documentazione che dà conto degli aspetti messi in evidenza dagli enti.

Per quanto riguarda la verifica della *permeabilità* sono stati forniti gli elaborati richiesti in base ai

quali l'indice di permeabilità dell'intero comparto risulta essere 0,28 % della superficie totale ed è stata prodotta una tabella riepilogativa che indica la *superficie dei magazzini* del lotto n. 6 in 3.020 mq.

Per quanto attiene *l'accessibilità e la mobilità sostenibile* sono stati debitamente rappresentate le reti dei percorsi pedonali e ciclabili esistenti e di progetto a servizio del comparto anche mettendo in evidenza il collegamento con la fermata del trasporto pubblico e la stazione SFM più vicina tenendo in considerazione sia la rete comunale che quella metropolitana di previsione.

Per quanto riguarda il *verde* è stata aumentata la dotazione di alberi e di arbusti per rispettare il 20% minimo.

Al fine di garantire un margine di sicurezza rispetto al tirante idrico potenzialmente presente in tali aree, il *calcolo dei volumi di compensazione* è stato condotto a partire dalla quota del piano di calpestio del fabbricato (49,40) in rilevato rispetto alla quota del terreno allo stato attuale di (cm 96, 94 e 66).

E' stata prevista la *rimozione dei circa 60 m del fosso* di guardia esistente a est del comparto perché non risulta collegato ad alcun sistema di raccolta per giungere a scaricare nella vasca V03 e il ripristino della pendenza verso il bacino Rio Chiesa Nuova.

E' stata introdotta una soluzione per facilitare lo *smaltimento delle acque* della zona est del comparto, insieme a un sistema di laminazione al confine nord, ed è stata verificata la distanza tra il confine demaniale e il ciglio sinistro del Rio Podice (superiore a 7 m).

È stata prevista una bocca tarata con DN 120 mm per la *tubazione dell'acqua meteorica* raccolta dalla rete di scolo dell'area verde a nord (tra l'autostrada e il lotto 6) da immettersi nella vasca VO.

E' stato illustrato il sistema di *smaltimento delle acque meteoriche* e sono state eseguite le verifiche riferite sia al reticolo principale che al secondario, facendo riferimento per quest'ultimo ad uno scenario di pericolosità P2 come da "*Mappe della pericolosità e degli elementi potenzialmente esposti*" del PGRA.

Lo *spazio di manovra* fra la recinzione della vasca e il muro di confine (lato nord) è quotato di m 4 per consentire la manutenzione.

La relazione sul *rischio idraulico* dimostra che la capacità di fronteggiare la piena duecentennale di 14,4 m³/s e introduce accorgimenti quali:

- evitare la realizzazione di locali interrati o seminterrati;
- progettare la viabilità minore interna in modo da limitare allineamenti di grande lunghezza nel senso di scorrimento delle acque;
- adeguamento dell'impiantistica, con tracce e canaline elettriche/telefoniche il più in alto possibile nelle zone inferiori degli edifici, dando loro una leggera pendenza in modo da favorire l'evacuazione di eventuale acqua presente;
- impianti elettrici realizzati con accorgimenti tali da assicurare la continuità del funzionamento dell'impianto anche in caso di allagamento;
- l'utilizzo per le superfici scoperte, i percorsi pedonali e i piazzali e per la strada interna ad est del fabbricato di calcestruzzo drenante.

Inoltre sono stati forniti gli elaborati di variante urbanistica al RUE per allineare, sia dal punto di vista normativo che cartografico, la strumentazione urbanistica comunale agli interventi proposti. La variante urbanistica proposta riguarda la capacità edificatoria: la superficie complessiva del nuovo fabbricato è di **12.990** mq rispetto a quella prevista di **346** mq.

La proposta risulta coerente con le indicazioni dell'Accordo Territoriale per gli Ambiti produttivi dell'associazione intercomunale Area Bazzanese del 29/06/2012 e tuttora vigente che, per l'ambito produttivo sovracomunale consolidato di via Lunga, fissa una soglia pari a 5.000 mq per l'insediamento di funzioni di logistica e con le disposizioni del PTM (art. 42 comma 2 lett. b) dove gli Ambiti produttivi sovracomunali di pianura sono idonei ad ospitare insediamenti di media logistica per una superficie utile massima di 10.000 mq.

Come riportato nell'elaborato A16 (*Tabella riepilogativa delle superfici a destinazione Magazzino*, PG n. 18568/2024 della CM BO) il lotto in oggetto ospiterà un'area di stoccaggio del prodotto finito di **3.020,20** mq.

SU. TOTALE EDIFICIO	12813,8
SA. TOTALE EDIFICIO	273,05
SC. TOTALE EDIFICIO (SU+60%SA)	12977,63
SUPERFICIE LORDA TOTALE	13250

TABELLA RIEPILOGATIVA AREE A DESTINAZIONE MAGAZZINO LOTTO 6 E LOTTO 4 (ESISTENTE)

LOTTO 4- ESISTENTE	AREA PRODOTTI FINITI-MAGAZZINO	3020	ELAB. A26
LOTTO 6- PROGETTO	AREA STOCCAGGIO PRODOTTO FINITO- MAGAZZINO	3025	ELAB. A26
TOTALE		6045	

VALSAT

Traffico, viabilità e mobilità

I rilievi sui flussi del traffico veicolare sono stati fatti nel giugno 2023 sulla rete stradale immediatamente adiacente l'area di intervento e nelle diverse fasce orarie del periodo di riferimento diurno.

La situazione attuale differisce da quella del 2017 (precedenti rilievi) sostanzialmente per il recente insediamento di Macron e sono state rilevate le correnti di traffico nell'ora di punta serale relative ai nodi più critici nella fascia oraria che va dalle 17.00 alle 18.30.

I nodi indagati sono:

Nodo 1 – intersezione Via Pastore/Via Lunga/Via 2 Agosto;

Nodo 2 – intersezione Via Di Vittorio/Via Lunga;

I volumi sono calcolati utilizzando i coefficienti di trasformazione 1 per le auto e i veicoli commerciali, 2 per i veicoli pesanti, 0.5 per le due ruote:

- *il traffico in uscita da Via Pastore su Via Lunga ammonta a **154** veicoli auto equivalenti (95% auto): 94 svoltano a sinistra, 53 svoltano a destra, 7 attraversano;*
- *il traffico su Via Lunga che attraversa l'intersezione con Via Pastore ammonta a 573 veicoli auto equivalenti da nord a sud, 223 da sud a nord, per un totale di **796** veicoli auto equivalenti (somma nei due sensi);*
- *il traffico in ingresso in Via Pastore ammonta a **13** veicoli auto equivalenti (9 da Via Lunga*

sud, 4 da Via Lunga nord);

- il traffico in uscita da via Di Vittorio su Via Lunga ammonta a **110** veicoli auto equivalenti (92% auto): 78 svoltano a sinistra, 32 svoltano a destra;
- il traffico su Via Lunga all'intersezione con Via Di Vittorio ammonta a **753** veicoli auto equivalenti da nord a sud, 279 da sud a nord, per un totale di 1032 veicoli auto equivalenti (somma nei due sensi);
- da Via Lunga accedono alla rotatoria con la Variante SP 569, **827** veicoli auto equivalenti; dalla rotatoria escono verso via Lunga 273 veicoli auto equivalenti.

Nel confronto delle due rilevazioni (2017-2023) emerge che il traffico :

- su Via Lunga è rimasto sostanzialmente invariato (796 veicoli auto equivalenti contro 783);
- da Via Pastore verso Via Lunga è aumentato (154 veicoli auto equivalenti contro 110);
- da Via Di Vittorio verso Via Lunga è più che quadruplicato (110 veicoli auto equivalenti contro 24).

Sommando il traffico attuale nelle 24h (somma delle 2 direzioni) al traffico indotto giornaliero stimato nello studio (circa **160** veicoli equivalenti) si ha che:

- via Lunga tratto nord (a nord dell'intersezione con Via Pastore)
traffico attuale = 9.466
traffico futuro = (9.466+56) = 9.522 **(+0,6%)**
- Via Lunga tratto sud (subito a nord della rotatoria con SP 569 Nuova Bazzanese)
traffico attuale = 12.291
traffico futuro = (12.291+85) = 12.376 **(+0,7%)**
- Via Pastore tratto ovest (in prossimità dell'intersezione con via Lunga):
traffico attuale = 1.703
traffico futuro = (1.703+76) = 1.779 **(+4,5%)**

La stima della mobilità indotta dall'intervento in oggetto deriva dal carico urbanistico generato/attratto dalle attività insediate utilizzando le previsioni fornite ai progettisti da Macron e cioè di **n. 45** dipendenti nel giorno feriale medio, che lavorano in un turno unico dalle 8 alle 18;

Vi è poi l'indotto di mezzi pesanti generato dall'attività produttiva, stimato in massimo 18 sempre nel giorno feriale medio (**18** mezzi pesanti in ingresso + 18 mezzi pesanti in uscita); infine vi sono i conferitori di vario genere che si spostano con furgoni (**7** in ingresso + 7 in uscita) e i visitatori esterni che si spostano con l'automobile (**5** in ingresso e 5 in uscita).

Si suppone che i 45 addetti si spostino: 35 in auto (di cui 5 come passeggeri – ovvero 1 macchina ogni 6 vi sono 2 addetti che occupano l'auto), 5 in bicicletta/monopattino e 5 coi mezzi pubblici; si suppone inoltre che il loro ingresso e la loro uscita avvenga a cavallo dell'ora di inizio/fine turno, nella misura di 50/50.

Visto quanto sopra, nell'ora di punta del traffico attuale della sera (17.00-18.00) si può dunque stimare, al netto di qualche arrotondamento, un traffico indotto in uscita di **29** veicoli auto equivalenti, così suddivisi:

- 15 auto,
- 2 furgoni,
- 5 pesanti,
- 3 addetti che escono in bici/monopattino (o moto)
- 3 che escono a piedi per recarsi alle fermate dei trasporti pubblici.

Il flusso giornaliero dei veicoli indotto è riferito al giorno feriale medio in analogia alle attività dello stabilimento esistente (massimo carico prevedibile per circa l'80% delle giornate lavorative).

Nelle restanti giornate potranno verificarsi dei "picchi" (o in diminuzione o in aumento) al massimo ad un +10%.

Per i mezzi pesanti e le altre tipologie di traffico indotto questi incrementi si traducono in circa +3 auto equivalenti sia nell'ora di punta della sera (17:00 – 18:00), che in quella del mattino (8:00-9:00).

Il volume orario di traffico, espresso in termini di veicoli equivalenti, viene messo a confronto con la capacità di deflusso oraria di ciascuna tratta stradale presa in esame definendo, in questo modo, il valore dell'Indice di Saturazione (IS) della rete.

Con riferimento ai valori di traffico relativi alla fascia di punta 17.00-18.00 dello scenario di riferimento (volumi di traffico totali = attuale + indotto), adottando i coefficienti di trasformazione in veicoli equivalenti (1 alle auto e veicoli commerciali, 2 ai pesanti, 0.5 alle due ruote), si ottiene il valore della direzione più carica della tratta stradale di zona interessata dal traffico indotto:

Via Pastore (ramo ovest)

Traffico verso Via Lunga (F) (auto equivalenti) = 166

C (cap.x corsia)=800 x 1=800

IS=F/C = 0,20

Il traffico indotto rappresenta poco più dell' 11 % in più dell'attuale.

Via Di Vittorio

Traffico verso Via Lunga (F) (auto equivalenti) = 122

C (cap.x corsia)=600 x 1=600

IS=F/C = 0,20

Il traffico indotto rappresenta meno dell' 11% in più dell'attuale.

Via Lunga (in accesso da nord alla rotatoria di svincolo con la Variante SP 569)

F (auto equivalenti) = 846

C (cap.x corsia)=1.200x1 = 1.200

IS=F/C= 0,70

Il traffico indotto rappresenta poco più del 2% in più dell'attuale.

Anche le intersezioni analizzate presentano problemi, in particolare l'Intersezione Via Pastore/Via Lunga/ Via 2 Agosto 1980.

Nell'ora di punta 17:00-18:00 l'intersezione presenta situazioni caotiche, in cui risultano complicate le manovre in sinistra da via Pastore e via 2 Agosto 1980 su via Lunga.

La singola manovra su via Pastore presenta un livello di servizio in quei momenti caotici pari a **F** (ritardo medio per veicoli superiore ai 60 sec), mentre durante il resto dell'ora è stimabile in un livello pari a **C** (ritardo medio per veicoli circa uguale a 20 secondi); calcolando una media pesata dei diversi momenti, il livello di servizio nell'intera ora è **D**, ovvero con un ritardo medio per veicoli intorno ai 40 secondi.

Per l'intersezione Via Di Vittorio/Via Lunga non si sono eseguite verifiche quantitative, durante il sopralluogo si è però qualitativamente valutato che il nodo funziona attualmente in maniera soddisfacente.

Per la Rotatoria di svincolo Via Lunga/Variante SP 569 non si sono eseguite verifiche quantitative; durante il sopralluogo si è però qualitativamente valutato che l'assetto della rotatoria, che si ricorda è rialzata rispetto alla Nuova Bazzanese, ovvero non è interessata dai traffici della stessa, funziona attualmente in maniera adeguata e analogamente sarà nello scenario di riferimento futuro.

La Relazione sul traffico conclude che la rete infrastrutturale nello scenario futuro di riferimento considerato potrà assorbire il traffico indotto dalla realizzazione del nuovo edificio produttivo, senza modificare nel complesso il proprio livello di servizio attuale; nella stessa si ritiene, tuttavia, importante effettuare un monitoraggio post-operam che possa verificare l'effettivo funzionamento della rete a comparto in esercizio, con particolare riferimento all'intersezione Via Pastore/Via Lunga/ Via 2 Agosto 1980, che rappresenta sicuramente l'elemento di viabilità potenzialmente più critico.

In generale il proponente ritiene si dovranno mettere in campo tutte le azioni di *mobility management* a livello della singola attività, a livello di azienda Macron nel suo complesso o per l'intera area produttiva, atte ad incentivare forme diverse di mobilità rispetto al mezzo privato.

In effetti si rilevano alcune alternative concrete alla modalità auto che vanno però adeguatamente incentivate tenendo conto di:

- la distanza “pedalabile” con la stazione ferroviaria di Via Lunga (poco meno di 1,5 Km);
- la possibilità di fare interscambio bici/treno o con bici al seguito sul treno o con bici da lasciare alla stazione (tra l’altro la stazione ha un sottopasso che permette l’uscita anche dal lato nord, da cui percorrendo strade locali senza traffico, compreso un cavalcavia autostradale, si può facilmente raggiungere via Fini da est);
- la linea ferroviaria offre un servizio significativo di collegamento con la città di Bologna e con altri centri importanti dell’area metropolitana, quali Casalecchio/Bazzano/Vignola.

La modalità “bici” dovrà attendere, per essere realmente un’alternativa, il completamento del disegno infrastrutturale del PUMS e potrà comunque servire gli addetti che risiedono a Crespellano e Zola Predosa (distanza pedalabile).

In tutti i casi per favorire queste modalità di trasporto, sarà fondamentale attrezzare con cura, all’interno del lotto che ospiterà la nuova struttura, la possibilità di ricovero al coperto delle bici, posizionate in prossimità degli ingressi dei lavoratori.

Il proponente segnala che lo scenario di variante complessiva (cioè una volta realizzati i 51.770,6 mq di SU) basandosi su quanto rilevato oggi (cioè con circa il 75% delle SU del PUA già realizzato e in funzione) avrà un indotto stimabile di entità inferiore all’indotto quantificato negli studi redatti ed approvati in fase previsionale, in cui le valutazioni furono giustamente cautelative.

Aria

Ai fini del calcolo degli inquinanti relativo allo stato di progetto la stima di flussi veicolari indotti dalle attività insediate nel nuovo comparto si è basata sulle previsioni che hanno indicato:

- n. 45 dipendenti nel giorno feriale medio (turno unico dalle 8 alle 18);
- n. 18 mezzi pesanti in ingresso + 18 mezzi pesanti in uscita per le attività nell’edificio (nel giorno feriale medio);
- n. 14 in ingresso + 14 in uscita di furgoni;
- n. 5 in ingresso e 5 in uscita di autoveicoli (visitatori esterni).

In sintesi, è possibile dedurre i seguenti incrementi di traffico indotto:

- veicoli x km al giorno leggeri: ~70
- veicoli x km al giorno commerciali leggeri: ~14
- veicoli x km al giorno pesanti: ~36

Sono stati presi in considerazione i dati riportati nel documento “*Il parco veicolare nella Città Metropolitana di Bologna anno 2021*” e, per calcolare le emissioni riferite agli inquinanti atmosferici, è stata utilizzata la banca dati dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia pubblicata da ISPRA2 ottenendo i seguenti quantitativi di inquinanti:

PM10	0,034219938
NOx	0,473903778
CO2	216,684923

L’incremento del numero dei veicoli dovuti all’attuazione del progetto rispetto allo stato autorizzato (n. 3.032 veicoli al giorno) è stimato in n. 161 veicoli al giorno, che costituiscono un incremento di circa il 5%, che, in relazione alle dimensioni dell’intervento, il proponente giudica ininfluenza se confrontato alle emissioni complessive autorizzate nel PUA relativo all’intero comparto.

Energia

Lo scenario di progetto prefigura **79.512 KWhel/anno** di consumo totale.

Per una prima stima delle emissioni di anidride carbonica è stato utilizzato come fattore di emissione di CO₂ correlato al vettore energetico impiegato, (0,382 t/MWh) e, quindi, le emissioni totali post intervento sono di **30.373,58 t/MWh**.

In merito ai gas inquinanti (ossidi di azoto e materiale particolato PM10) i relativi valori dei fattori di emissione sono ricavati dal rapporto ISPRA “Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico” e determinano **16.329** come valore di NOx e

0,188 di valore di PM10.

Il proponente confronta i risultati ottenuti dallo studio di progetto con quanto riportato nello stato autorizzato facente parte del PUA (Studio Preliminare di Compatibilità Ambientale nella Relazione del 14/09/2018) valutando come trascurabile un incremento del 4% delle emissioni inquinanti e climalteranti.

La copertura dell'acqua sanitaria da fonti rinnovabili per la zona climatizzata "capannone" risulta pari a zero in quanto non sono presenti sistemi sanitari al suo interno e, pertanto, non deve essere effettuata la relativa verifica.

Per quanto riguarda, invece, la zona climatizzata "uffici" nella quale è presente l'impianto per la produzione di ACS, la verifica risulta positiva.

La verifica della copertura da fonti energetiche rinnovabili e della copertura acqua sanitaria da fonti energetiche rinnovabili sia come singole zone che, come intero edificio, si ritiene quindi soddisfatta.

Acqua

L'analisi della matrice ambientale acque di superficie conferma la validità delle prescrizioni scritte nell'elaborato "Relazioni specialistiche per componenti ambientali" inserita nel PUA approvato con DGC n. 37/2019.

Il proponente asserisce che la nuova costruzione non modifica l'assetto idraulico che era stato studiato e considerato sostenibile a livello ambientale secondo i temi:

- della sostenibilità nell'approvvigionamento delle acque ad uso potabile;
- della sostenibilità quali-quantitativa dello smaltimento delle acque reflue prodotte in quanto il lotto in proposta risulta già collegato alla rete di pubblica fognatura;
- delle acque di dilavamento e delle acque pluviali non contaminate, in particolare in merito al controllo degli apporti idrici ai corpi idrici emissari, in quanto si era già tenuto in considerazione il volume della vasca di laminazione V03 per la laminazione dell'area del lotto 6.

Verde

Il progetto prevede la realizzazione di aree verdi per una superficie pari a **8.230 mq** (Relazione di progetto del verde - A23) incrementate come da richiesta di ARPAE APAM.

La stima delle emissioni di anidride carbonica assorbita dalla vegetazione arborea (125 esemplari arborei totali di cui 20 esistenti) è di circa **12.4 t/a** di CO₂ (cui si aggiungono **102 t/a** di CO₂ stoccata).

In relazione alla tipologia delle dotazioni impiantistiche dell'edificio ed al traffico indotto, il bilancio in termini di emissioni climalteranti ed inquinanti di progetto è:

Anidride Carbonica	kg 102.486,58
Ossidi di azoto	kg 174,33
PM10	kg 11,19

Il proponente ritiene che in termini di bilancio emissivo l'attuazione del progetto prevede un trascurabile aumento delle emissioni in atmosfera sia per quanto concerne il traffico indotto che per quanto riguarda le emissioni dovute agli usi energetici rispetto allo stato autorizzato di cui al PUA 2019 e, dopo la richiesta integrazioni del Comune di Valsamoggia, concorda che le emissioni relative al traffico indotto possono essere valutate mentre indica i contributi legati agli usi energetici non correlabili, spazialmente, all'ambito di intervento.

Il progetto prevede che l'edificio venga alimentato da energia elettrica e non da combustibili fossili. Ne consegue che, in termini di emissioni inquinanti e climalteranti, i quantitativi calcolati possono ritenersi collocati spazialmente come fonti di emissione all'esterno degli ambiti d'intervento.

I flussi di traffico veicolari, generati ed attratti, sono comunque da correlarsi ad una più generale valutazione della ripartizione sull'intero sistema stradale dell'agglomerato della Città Metropolitana,

in ragione dell'ovvia osservazione che il progetto induce nuove ragioni di attrazione di traffico, ma non genera di per sé aumento del tasso di motorizzazione nell'area vasta a cui l'area oggetto di intervento appartiene.

Il sistema costruttivo adottato e le dotazioni impiantistiche installate permetteranno la realizzazione di un edificio rispondente alle vigenti normative in materia di risparmio energetico. L'incremento di emissioni di gas climalteranti e/o inquinanti, ancorché non collocate spazialmente all'interno del territorio comunale di Valsamoggia (visto che è previsto l'uso esclusivo del vettore energetico elettrico), è del tutto trascurabile in relazione allo stato autorizzato.

Rumore

Dal punto di vista insediativo l'immediato intorno territoriale risulta essere caratterizzato dalla presenza di edifici ad uso produttivo mentre l'intorno territoriale più ampio vede la presenza di isolati edifici rurali o colonici con presenza di uso residenziale e agricolo.

Dal punto di vista morfologico, le caratteristiche altimetriche del territorio sono omogenee: la quota media del piano campagna si attesta circa sui 50 metri s.l.m.

Gli assi viari immediatamente prossimi al lotto risultano pressoché complanari con quello dell'ambito di analisi, con eccezione dell'intersezione tra la SP 569 e via Lunga a sud-ovest dell'area di intervento.

La Zonizzazione Acustica del Comune di Valsamoggia prevede, per la zona oggetto d'indagine, la V classe acustica, coerente con la natura produttiva prevista per l'areale. Nell'immediato intorno territoriale non si segnala la presenza di prime classi acustiche.

L'area in esame è altresì interessata da due fasce di pertinenza acustica infrastrutturale: una prima relativa alla SP 569, una seconda all'Autostrada A1 Bologna Milano.

I ricettori sensibili esterni al progetto corrispondono agli edifici ad uso residenziali siti in via Giulio Pastore 22 e 49 che ricadono all'interno della classe acustica V e all'edificio sede del B&B Borgo Casa degli Angeli sito in via Prati 9/1 che ricade all'interno della classe acustica III per il quale valgono invece i limiti assoluti di immissione di 60 dB (A) nel periodo di riferimento diurno e 50 dB (A) nel periodo di riferimento notturno, oltre ai limiti differenziali di immissione considerati all'interno degli ambienti abitativi (5 dB nel periodo di riferimento diurno e in 3 dB nel periodo di riferimento notturno).

Gli edifici denominati R1, R2 ed R5 ricadono inoltre all'interno della fascia di pertinenza acustica infrastrutturale della SP 569 e dell'Autostrada A1 ai sensi dei D.P.R 142 del 30/03/2004.

L'attuazione del progetto prevederà l'installazione di macchinari ed apparecchiature per la climatizzazione invernale ed estiva degli ambienti in progetto:

- S01: sorgente puntuale con potenza sonora pari a 90 dB(A), con funzionamento nel solo periodo di riferimento diurno (pompa di calore);
- S02: sorgente puntuale con potenza sonora pari a 84 dB(A), con funzionamento nel solo periodo di riferimento diurno;
- S03: unità esterna ad espansione diretta con potenza sonora pari a 62 dB(A), con funzionamento nel solo periodo di riferimento diurno.

La ditta Macron spa è attiva su turno unico dalle ore 08:00 alle ore 18:00 e, per maggiore cautela nei confronti dei ricettori residenziali, si considera un funzionamento continuo H24.

Sulla base dei risultati dei rilievi strumentali si può osservare che:

- non sono stati riscontrati significativi apporti dovuti alle attività presso l'area industriale "via Lunga" (gli apporti acustici rilevati si riferiscono quasi esclusivamente ai transiti veicolari sulle infrastrutture viarie presenti nell'intorno dell'area oggetto di verifica);
- i dati rilevati nelle postazioni di breve durata hanno permesso di caratterizzare puntualmente le sorgenti lineari principali, che si collocano nell'immediato intorno dell'area di intervento;
- dalle analisi e dalle indagini svolte non sono emerse sorgenti puntuali di entità rilevante nell'intorno territoriale.

L'analisi svolta permette di asserire che il clima acustico dell'area risulta influenzato in maniera quasi esclusiva da apporti di rumore connessi alle infrastrutture stradali.

Campi elettromagnetici

In merito alle sorgenti a bassa frequenza nell'intorno territoriale dell'area di intervento non è emersa la presenza di sorgenti CEM in grado di interferire con l'area oggetto di verifica: infatti, si riscontra la presenza di un elettrodotto AT a ovest dell'area alla distanza di circa 1500 metri e la presenza di alcune linee aeree ed interrate MT a distanza mai inferiore a 300 metri dall'area in oggetto.

Per quanto riguarda le linee MT interrate (in cavo cordato ad elica) si precisa che secondo quanto previsto dal DM 29/05/2008 la tutela in merito alle fasce di rispetto non si applica in quanto le relative fasce di rispetto hanno un'ampiezza ridotta, inferiore alle distanze previste dal DM 21 marzo 1988, n. 449 e s.m.i..

Si rileva la presenza di una cabina di trasformazione MT/BT a sud-ovest dell'area di intervento a circa 100 m dall'edificio in progetto e la presenza di una cabina MT/BT a sud-ovest dell'area di intervento, all'interno dell'area di pertinenza dell'edificio sito all'incrocio tra via Fini e via Pastore a circa 175 m dall'edificio in progetto. Le rispettive DPA risultano ampiamente rispettate

Sulla base delle verifiche svolte non è emersa la presenza di elettrodotti (linee AT o MT aeree) o cabine di trasformazione primaria (AT/MT) o secondaria (MT/BT) a distanza tale interferire con l'areale oggetto di verifica.

Le SRB presenti nell'intorno territoriale si collocano tutte a distanza superiore a 200 metri dall'area oggetto di verifica.

Sulla base delle indagini svolte quindi non sono presenti antenne radio televisive ad una distanza inferiore a 500 m dall'area oggetto di intervento.

Alla luce delle verifiche sopra riportate sono quindi da escludersi criticità attuali attribuibili a sorgenti di campi elettromagnetici sia in bassa che alta frequenza.

Cantiere

Rispetto a questa componente il progetto non intende affrontare l'organizzazione del cantiere in questa fase ma successivamente, limitandosi ad osservare che i ricettori sensibili esistenti più vicini all'area oggetto di intervento sono l'edificio ad uso produttivo della ditta *Macron spa* (a sud del fabbricato in progetto) ed un edificio ad uso produttivo (ad ovest del fabbricato in progetto) rispettivamente a circa 50 m e 80 m dall'area di cantiere esterna del nuovo edificio.

Gli edifici residenziali individuati come ricettori sensibili per la componente "Rumore" risultano schermati dagli edifici produttivi citati ritenendo che l'impatto del cantiere nei confronti dei ricettori sensibili esistenti non sia rilevante.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale:

ARPAE-APAM parere del 19/12/2023 (PG 2023/76708) di massima favorevole con prescrizioni.

Matrice acque

Le acque meteoriche ricadenti sul coperto del nuovo edificio saranno convogliate in vasca di raccolta e in parte recuperate per l'irrigazione delle aree verdi ed in parte utilizzata per alimentare le cassette di scarico dei WC; la quota eccedente questo utilizzo viene avviata alla vasca di laminazione dove sono convogliate le acque di dilavamento delle aree esterne impermeabilizzate e dei parcheggi. Il rappresentante del Consorzio della Bonifica Renana ha confermato che la vasca di laminazione esistente (V3) ha una capacità di invaso sufficiente a laminare tutte le acque meteoriche derivanti dall'incremento della superficie impermeabilizzata derivante dall'aumento

della capacità edificatoria del lotto 6.

L'intera area industriale, che comprende anche il lotto 6 sul quale sarà realizzato il nuovo edificio, risulta servita da una rete fognaria per le acque reflue urbane di origine meteorica che, previa laminazione, confluisce nel Rio Chiesanuova. Le acque nere provenienti dai servizi igienici a servizio del personale (la cui consistenza è stata stimata in 40 a.e.) sono convogliate nella pubblica fognatura di recente realizzazione posta lungo la via A. Fini che confluisce nel sistema fognario dell'agglomerato ABO 1054 Crespellano-via Lunga servito da un depuratore da 5000 a.e. che risulta avere ancora la capacità necessaria al trattamento dell'incremento di portata generato dalla nuova costruzione.

Matrice acustica

Nella documentazione prodotta sono presenti due studi previsionali di impatto acustico: uno allegato al permesso di costruire e uno allegato al procedimento unico art 53 LR 24/2017 ed entrambi arrivano alla conclusione che non emergono criticità acustiche.

Dalla valutazione della documentazione emerge che:

- l'area è posta in **classe acustica V**, tra l'Autostrada A1 a nord e la SP 569 (Bazzanese) a sud che costituiscono le principali sorgenti sonore che influenzano il clima acustico dell'area;
- i gruppi di recettori sono:
 - n. 2 abitazioni che ricadono all'interno della **classe acustica V** e all'interno della fascia B di pertinenza delle infrastrutture stradali Autostrada A1 a nord e la SP 569-Bazzanese;
 - n. 1 B&B posto a circa 300 m a est che ricade all'interno della **classe acustica III** e all'interno della fascia A di pertinenza dell'infrastruttura stradale SP 569 (Bazzanese), classificata come strada di tipo B;
- il progetto prevede che venga realizzato un capannone provvisto di 12 baie di carico/scarico merci sul lato sud in fregio a via Fini e un parcheggio sul lato nord e che le sorgenti sonore fisse previste sono una pompa di calore S1, una unità VRV S2 e una pompa di calore S3 (tutte le sorgenti sonore, traffico indotto e sorgenti fisse saranno in funzione nel solo periodo di riferimento diurno ma è stato valutato il funzionamento delle sorgenti fisse anche nel periodo notturno);
- sono state eseguite 5 misure fonometriche di breve durata con contestuale conteggio dei flussi veicolari e un'indagine fonometrica di media durata sul coperto dell'edificio Macron già realizzato sul lotto 4 del comparto;
- nello studio è stato utilizzato un modello di calcolo Soundplan preventivamente tarato e sono stati simulati diversi scenari al fine di dimostrare il rispetto dei limiti in seguito alla realizzazione del 6 lotto così come proposto;
- dallo studio eseguito non emergono criticità dal punto di vista acustico e il consulente conclude che l'intervento è acusticamente compatibile sia per quanto riguarda il traffico indotto sia per quanto concerne l'impatto sui recettori individuati.

Matrice campi elettromagnetici

Le sorgenti di campi elettromagnetici ad alta frequenza si trovano ben oltre i 200 metri dal perimetro del lotto oggetto d'intervento e, per tale distanza, risulta verificato il rispetto dei riferimenti Normativi

Per quanto riguarda le sorgenti di campi elettromagnetici di bassa frequenza esistenti:

- l'area oggetto di verifica non risulta interessata dalla presenza di linee aeree e interrate o cabine di trasformazione esistenti e le cabine di trasformazione esistenti si trovano ad una distanza non inferiore a 100 m dall'edificio in progetto;
- il progetto prevede l'installazione di una cabina MT/BT nella zona nord-ovest dell'area di pertinenza esterna dell'edificio in progetto ed una cabina MT/BT nella zona sud-ovest della

stessa, in prossimità di uno degli ingressi carrabili: per dette cabine risulta rispettata la DPA indicata nelle linee guida, in quanto si troveranno rispettivamente a circa 9 e 30 metri dall'edificio in progetto (in fase di progettazione esecutiva dovrà essere nuovamente verificata la distanza della cabina di trasformazione MT/BT a servizio del nuovo edificio, in modo da evitare sovrapposizioni tra spazi con permanenza di persone e la DPA della nuova cabina);

Prescrizioni:

- all'interno delle estensioni delle DPA, che dovranno essere dichiarate dai gestori degli elettrodotti in progetto (linee a media tensione e cabine di trasformazione MT/BT), non dovranno essere realizzate aree, luoghi e/o spazi destinati ad una permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere;
- verranno fornite all'Ente competente le dichiarazioni a cura della proprietà delle aree impattate dalle estensioni delle DPA in cui si impegnano a che nelle porzioni, spazi e luoghi interessati non sarà consentita la permanenza di persone per tempi superiori alle 4 ore al giorno.

Studio di traffico e matrice atmosfera

Permangono alcune risposte disattese:

- non è stata motivata la necessità di prevedere 142 posti auto pertinenti;
- non è stato valutato lo scenario emissivo attuale;
- non sono stati indicati gli impegni dell'azienda rispetto ai principi della Green Logistic.

Il proponente ha confrontato lo scenario di progetto con uno scenario definito "autorizzato" di cui sono state riportate le valutazioni emissive per la componente traffico e per l'energia tratte dallo studio preliminare ambientale del PUA deliberato il 16/3/2019.

In tema di contributo dell'intervento ai cambiamenti climatici è stata effettuata la stima delle emissioni di anidride carbonica assorbita dalla vegetazione arborea. Sebbene vi siano alcune incongruenze tra la Relazione del Verde e la Relazione Specialistica per la componente aria, si può desumere che la componente vegetazionale annovera 125 esemplari arborei totali, di cui 105 di nuovo impianto ed 20 esistenti.

Sulla base del verde complessivamente presente, nello scenario futuro il Proponente ha stimato un assorbimento annuo di circa **12.4 t/a** di CO₂ (cui si aggiungono **102 t/a** di CO₂ stoccata).

Si sottolinea che tale dato è innanzitutto da riferirsi ad esemplari arborei giunti a maturazione, (circa dopo 10 anni dal loro impianto) ed è riferito all'intera quota di verde, mentre la corretta compensazione delle emissioni del progetto deve essere valutata sulla base delle sole nuove previsioni, ovvero 105 alberi.

Ne consegue che la stima di CO₂ assorbita grazie al progetto ammonta (considerando un abbattimento medio per esemplare) a circa 10 t/a, nel lungo termine.

Tale dato non tiene però conto del contributo positivo delle specie arbustive.

Per la perdita di assorbimento di CO₂ causata dal soil sealing lo studio stima 6 t/a, a fronte di 1 t/a dalle nuove superfici a prato previste a progetto.

In merito al decremento dell'assorbimento di CO₂ dovuto alla diminuzione delle superfici a verde, il Proponente afferma che "questo si considera compensato in relazione alle quantità assorbite e stoccate grazie alla presenza degli alberi di progetto".

In tema di energia il progetto prevede una copertura del fabbisogno energetico da FER che, dalle verifiche di legge riportate ai sensi della DGR 1261/2022 per singola zona, risulta essere mediamente dell'84%.

Per quanto concerne gli accorgimenti per la mitigazione e il contenimento delle polveri diffuse in fase di cantierizzazione, il Proponente rimanda alla fase esecutiva le valutazioni relative alle misure e le azioni da adottare finalizzate a ridurre l'eventuale impatto delle lavorazioni sui ricettori esistenti.

In merito alle azioni di sostenibilità dell'intervento e alla sua coerenza con il PAIR 2030 e la

pianificazione di interesse, per il progetto in esame si possono indicare:

- copertura dei fabbisogni energetici tramite FER con l'installazione di sistemi fotovoltaici;
- l'edificio sarà coibentato e dotato di strumenti di automazione e controllo (BACS) dei consumi energetici;
- gli impianti di illuminazione artificiale saranno a basso consumo energetico;
- viene indicata la necessità di favorire l'interscambio tra il trasporto privato e il trasporto pubblico;
- (servizio autobus, SFM) e le modalità alternative (bici e pedonale), considerando comunque le limitazioni indotte dalla tipologia di traffico afferente all'area in esame.

Ai fini della verifica delle previsioni indicate per la matrice aria è previsto il monitoraggio delle stime di emissione a partire dai dati di traffico sulla rete stradale dell'intorno e dai dati di consumo energetico specifici attestati secondo DGR 1261/2022.

In considerazione di quanto sopra esposto, per la matrice di competenza si argomenta quanto nel seguito:

- in mancanza di una valutazione dei contributi emissivi dello stato attuale, non è possibile esprimere un giudizio del grado di pressione indotto dal nuovo intervento rispetto alla situazione odierna con l'insediamento esistente (nello studio è riportato lo stato autorizzato che, dall'analisi dei documenti agli atti, è di fatto lo scenario programmatico);
- riguardo lo scenario autorizzato risulta che esso considera l'attuazione unitaria dei due ambiti contrassegnati dalla pianificazione con le sigle APS.e e APS.i, le cui valutazioni ambientali comprendono anche il Lotto 6 oggetto del Procedimento Unico; ne deriva che i confronti fra scenario di progetto e autorizzato (sia per la componente atmosfera che energia) sono sottostimati;
- i dati di traffico indotto dalla nuova struttura "sono stati forniti dai progettisti" quindi non calcolati attraverso i consueti parametri urbanistici ma si dichiara, anche che sulla base del confronto fra i conteggi veicolari condotti nel 2017 e nel 2023, che tali flussi possono considerarsi stimati in eccesso e pertanto si ritengono oltremodo sovrastimati i posti auto/moto pertinenziali previsti a progetto.
- in tema di cambiamenti climatici per il solo Lotto 6 si evidenzia una perdita netta di assorbimento di CO₂ dell'ordine di 5 t/a a causa del *soil sealing* e un bilancio decisamente sfavorevole tra emissioni e mitigazioni e, considerando che dato non migliora neppure con lo stock di carbonio, che comunque è posticipato allo stadio stabile finale della crescita vegetazionale, l'affermazione secondo cui gli effetti dell'impermeabilizzazione del suolo sono compensati dalle quote di CO₂ sequestrate e assorbite dal verde in progetto non trova fondamento.
- sebbene l'azienda sia pubblicamente impegnata in una serie di attività e *green best practice*, negli elaborati non vi sono riferimenti espliciti alle prestazioni certificate che l'azienda intende perseguire nel nuovo stabilimento che, come richiesto, dovrà essere attuato in applicazione ai principi delle aree ecologicamente attrezzate.

In conclusione si ritiene che l'intervento esaminato comporterà un incremento delle emissioni di gas climalteranti legato ai fenomeni di consumo del suolo e perdita delle sue capacità ecosistemiche e dal traffico indotto che dovrà essere adeguatamente compensato e mitigato anche per assolvere gli impegni di riduzione dei gas serra aderendo, in forma associata di Unione dei comuni, al nuovo Patto dei Sindaci per l'Energia e il Clima che sancisce l'impegno a sostenere l'attuazione dell'obiettivo comunitario di riduzione del 40% dei gas a effetto serra entro il 2030.

Relativamente alle emissioni di inquinanti primari (PM10 e NO₂) si attende un incremento dei quantitativi che, in sinergia con altri lotti produttivi di futura realizzazione nel medesimo areale, determinerà un impatto sulla matrice aria di cui ad oggi non si è in grado di valutare l'entità.

Il giudizio di sostenibilità è, dunque, vincolato dall'attuazione delle seguenti condizioni:

- adeguare alla Certificazione Green Logistics, alla quale l'insediamento nell'ambito produttivo di

Via Lunga è condizionato, l'intervento proposto;

- incrementare il verde di almeno il 20% rispetto al previsto, sfruttando all'occorrenza anche altri spazi non necessariamente compresi nell'area di intervento, dal momento che per le NTA del PAIR 2030 e per il PTM è necessario non solo compensare ma anche ridurre le emissioni di CO₂;
- promuovere e sostenere il *car pooling* tra il personale dipendente con il fine principale di ridurre i costi ambientali e economici di spostamento, unitamente all'impegno di favorire l'interscambio bici/treno;
- ricalibrare il numero di parcheggi pertinenziali di addetti e visitatori, data la previsione in eccesso del numero di veicoli indotti;
- realizzare almeno un punto di allaccio per la ricarica dei veicoli elettrici nei parcheggi pertinenziali;
- contenere e mitigare la diffusione della polverosità in fase di esecuzione dei lavori attuando:
 - copertura dei carichi dei mezzi in uscita dal cantiere;
 - pulizia dei pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere;
 - impianti di bagnatura nel caso di demolizioni;
 - bagnatura delle vie di transito e delle aree di deposito dei materiali di risulta da scavi e dalle demolizioni;
 - pulizia della viabilità pubblica (in entrata ed uscita dal cantiere) la cui frequenza dovrà essere definita in accordo con i competenti uffici comunali;
 - realizzazione di reti antipolvere nelle zone di confine delle aree di lavorazione a protezione dei ricettori vicini;
 - riduzione della diffusione di polveri mantenendo la minore altezza di caduta possibile durante le operazioni di scarico e di carico dei materiali e intensificazione di tutte le operazioni giornaliere di bagnatura durante la stagione estiva o comunque nei giorni particolarmente siccitosi o ventosi.

Si ricorda infine che l'amministrazione comunale può richiedere di individuare, tramite opportuno accordo, un'area equivalente da de-sigillare e destinare a verde, al fine di compensare la quota di emissioni di gas climalteranti.

Tale azione risulterebbe virtuosa anche per gli impegni assunti con l'approvazione del PAESC.

In conclusione ritiene il progetto in linea di massima ambientalmente compatibile ma, visto il permanere della criticità legata alla scarsa compensazione del previsto incremento di emissioni di gas climalteranti, la realizzazione del progetto deve essere subordinata al rispetto di tutte le prescrizioni.

Consorzio della Bonifica Renana del 01/07/2024 (PG.44382/2024 della CM BO) esprime parere favorevole condizionato considerando che il progettista dichiara:

- che la superficie territoriale complessiva è pari a circa 3,1 ha (31.529 m²) e che al suo interno non è prevista cessione al comune di aree verdi ovvero di verde compatto;
- che è stata considerata l'intera superficie territoriale da laminare e per il sistema di laminazione è previsto di utilizzare la vasca esistente V.03 avente capacità pari a 1.596 mc, superiore al volume minimo di laminazione (mc 1.577);
- che è previsto di adeguare il diametro del tubo dello scarico recettore S.03 inserendo una bocca tarata pari a 120 mm;
- che è previsto di chiudere il fosso di guardia esistente (lunghezza circa 60 m) all'interno della fascia di rispetto in sinistra idraulica del rio Podice che si sviluppa sulla sinistra della cavedagna, parallela allo scolo consortile, realizzando un nuovo fosso di guardia che raccoglierà le acque della zona est del lotto per poi essere convogliate alla vasca V.03 tramite la realizzazione di un condotto che attraversa da est a ovest il fronte nord del fabbricato;
- che il piano di calpestio interno degli edifici è posto a quota **+49,40**, al fine di garantire un

marginale di sicurezza rispetto ai 15 cm di tirante idrico potenzialmente presenti in tale area (il calcolo dei volumi di compensazione è stato condotto a partire dalla quota del piano di calpestio del fabbricato di m 49,40, in rilevato rispetto alla quota del terreno allo stato attuale di cm 96 – 94 – 66 e la posizione di questa area risulta favorevole in relazione al corso d'acqua in esame, poiché l'andamento orografico decresce da sud a nord agevolando il deflusso dell'acqua in caso di fenomeni esondativi);

- che non sono previsti piani interrati;
- che il documento di asseverazione per la compatibilità tra le opere previste e le pericolosità idrauliche presenti e il non incremento del livello di rischio idraulico a seguito degli interventi previsti è aggiornato alla data del 07/03/2024 e la relazione sul "Rischio Alluvione" oggetto della stessa asseverazione sopracitata risulta aggiornata alla data successiva 29/04/2024 (che l'asseverazione in merito alla relazione sul "Rischio Alluvione" non può risultare con una data di revisione precedente all'ultimo aggiornamento della relazione stessa);
- che non è prevista la realizzazione di alcun manufatto fuori e sotto terra nella fascia sinistra di tutela del Rio Podice;
- che in planimetria le aree demaniali abbandonate del livello acque (ex ramo destro Rio chiesa nuova nella parte ovest del comparto) sono indicate all'esterno del lotto;
- che è prevista l'installazione di una bocca tarata dn 120 mm per lo scarico recettore nella vasca V01 della rete di scolo dell'area verde a nord tra l'autostrada e il lotto 6.
- che accanto al fosso di guardia esistente che verrà rimosso sono presenti alberature all'interno della fascia di rispetto che dovranno essere rimosse;

chiede vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- devono essere messi in coerenza l'asseverazione sul "Rischio Alluvione" con l'ultimo aggiornamento della relazione stessa;
- dopo la rimozione dei 60 m circa del fosso di guardia esistente sia ripristinata la pendenza laterale verso il nuovo fosso di guardia che verrà realizzato al piede dell'area rialzata est del lotto;
- la realizzazione del fosso di guardia non potrà comunque essere posizionato a una distanza inferiore di metri 7,00 dal limite più esterno tra il confine demaniale e il ciglio sinistro del Rio Podice;
- la fascia di tutela in sinistra del rio Podice dovrà mantenere la pendenza di scolo verso il bacino Chiesa Nuova;
- sia prevista l'installazione di una bocca tarata dn 120 per lo scarico recettore nella vasca V.01 in relazione all'immissione delle acque meteoriche raccolte dal reticolo di scolo dell'area verde tra l'autostrada e il lotto 6;
- sia prevista la riduzione del diametro dello scarico S.03 (relativo alla vasca "V.03") dall'attuale 200 mm con una bocca tarata di 120 mm;
- siano rimosse le alberature accanto all'attuale fosso di guardia esistente;
- eventuali piantumazioni di alberi, arbusti e siepi devono essere collocate a una distanza minima di metri 7,00 dal ciglio dei canali del Rio Podice e Rio Chiesa Nuova.

AUSL parere del 18/12/2023 (PG 136309/2023) favorevole alle opere previste.

Il Dipartimento di Sanità Pubblica rileva che nella tabella degli RI/RV sussisterebbe un locale di oltre 1.200 mq che risulterebbe del tutto privo di RI ed RV.

Circa i campi elettromagnetici a bassa frequenza prende atto che nessuna area o edificio per i quali sia prevista o prevedibile la permanenza di persone sarà interessata da alte e basse frequenze (3,0 microtesla e 6 V /m).

L'altezza dei bancali delle finestre nelle zone di lavoro non deve essere maggiore di 120 cm dal piano di calpestio e, relativamente alla presenza di un canile, rimanda alle valutazioni dei competenti uffici comunali.

Relativamente alla vasca di laminazione si conferma che dovrà essere realizzata e condotta in modo da non essere occasione per la proliferazione di odori o animali molesti o nocivi.

Relativamente ai rapporti tra rete idrica e fognaria si prende atto che si provvederà a tubare la rete idrica e posizionarla al di sopra della rete fognaria di almeno 50/60 cm nei punti di incrocio tra le due, anche nel caso di prossimità delle due reti.

Gli attraversamenti pedonali e parcheggi dovranno essere dotati di idonea illuminazione in orario serale e notturno.

Unità Operativa Prevenzione Sicurezza Ambienti di Lavoro (SC) approva la scelta progettuale di installare una rete anticaduta al di sotto di ogni lucernario che dovranno essere controllate periodicamente. Osserva che per quanto riguarda la sicurezza in prossimità delle baie di carico non è preso in considerazione il rischio di schiacciamento di un pedone che si trovi sulla pavimentazione del piazzale. Invita a far riferimento alle *Buone pratiche per la prevenzione degli infortuni da investimento nel comparto della logistica* (Regione Emilia-Romagna 2023) che prevedono la realizzazione di uno "spazio di salvaguardia" di 0,50 metri tramite l'installazione di paraurti/respingenti.

HERA parere del 12/10/2023 (PG 53913/2023) esprime parere favorevole con condizioni considerando che:

- per quanto riguarda i consumi idrici il fabbricato potrà essere servito, per il solo uso civile, mediante la posa di una rete di distribuzione derivata dalla condotta in PVC DE 110 presente sulla via Andrea Fini (non essendo esplicitato il fabbisogno idrico non è stato possibile verificare la sostenibilità dei futuri consumi rispetto alle condizioni di esercizio della rete esistente);
- gli scarichi fognari provenienti da locali interrati o seminterrati non potranno essere collegati per gravità al collettore principale dell'allacciamento ma si dovranno prevedere sollevamenti meccanici per recapitare i reflui a monte del sifone tipo Firenze e valvola antiriflusso;
- le acque meteoriche del comparto dovranno confluire in adeguato corpo idrico superficiale e le acque dovranno essere recapitate al Rio Chiesanuova secondo i parametri dettati dall'Ente Gestore del Corpo Idrico Superficiale ricevente;
- gli scarichi di acque nere provenienti dal comparto in esame dovranno essere collettati alla rete fognaria a sud del lotto sulla via Andrea Fini, oggetto di diversa opera di urbanizzazione, per la quale è attivo l'iter di Alta sorveglianza e presa in carico.

ENEL parere del 06/10/2023 (PG 53093/2023)

Ritiene che sarà necessario valutare la realizzazione di una nuova dorsale in media tensione da cabina primaria, tenendo conto che l'indicazione grafica fornita è da considerarsi puramente indicativa poiché non riporta le profondità di posa né le distanze dalle opere ed è, peraltro, in aggiornamento continuo.

Fa, inoltre, presente che le linee, in conseguenza agli eventuali lavori che si dovessero eseguire e degli eventuali avvicinamenti ai conduttori che gli stessi dovessero richiedere, rappresentano un potenziale pericolo per coloro che lavorano o stazionano in vicinanza sottolineando che le linee non devono essere toccate.

Regione Emilia-Romagna - Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile parere del 26/09/2023 (PG 51284/2023) esprime parere favorevole considerando che le opere consisteranno nell'esecuzione di interventi edilizi per la realizzazione di un fabbricato ad uso magazzino visto;

- che non si ravvisano difformità progettuali in merito a distanze di rispetto dai corsi d'acqua di competenza dello scrivente Settore;
- il corretto dimensionamento delle vasche di laminazione proposte per il rispetto del principio di invarianza idraulica ai sensi dell'art. 20 delle Norme PSAI;

- che il recettore del sistema di canalizzazioni (Fosso Chiesanuova) fa parte del reticolo idrografico assegnato in gestione al Consorzio della Bonifica Renana, legittimato a svolgere tutte le attività previste sui canali di bonifica dal R.D. 368/1904.

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Bologna parere del 03/10/2024 (PG 52619/2023)

Esprime parere favorevole e visto che le risultanze della relazione archeologica hanno messo in luce, ad una profondità compresa tra -1,90 e -2,30 m dal *pdc* attuale, l'esistenza di paleosuolo di una potenza superiore ai 30 cm (US 5) la cui sommità si colloca a quote comprese tra 46,75 e 47,24 m *s/m* e vista la tipologia dell'intervento e la potenziale interferenza con altre evidenze archeologiche sepolte, ritiene che le operazioni di scavo più profonde e comunque superiori a -1,90 m *s/m* siano da sottoporre a controllo archeologico.

Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Bologna parere del 13/12/2023 (PG 64695/2023) che fa presente che nella documentazione trasmessa non è inclusa alcuna istanza relativa alle procedure di prevenzione incendi e conferma quanto già indicato con il precedente parere (PG 54499/2023 del 16/10/2023) favorevole purché siano osservate tutte le norme di sicurezza antincendio applicabili, anche per quanto non esplicitamente rilevabile dalla documentazione allegata, e vengano attuate le prescrizioni:

- rispettare integralmente quanto specificato dal DM 18/10/2019 e s.m.i. (RTO codice di prevenzione incendi) e dalla Guida Tecnica DCPREV n. 1324 del 7/2/2012 e s.m.i. (impianto fotovoltaico);
- presentare all'atto della SCIA di cui al D.P.R. n. 151/2011 uno specifico elaborato grafico attestante la protezione di tutta la superficie dell'attività mediante l'impianto idrico antincendio, come specificato al punto 7.5.1.1 della norma UNI 10779;
- realizzare la zona ricarica muletti, costituita da n. 17 muletti con batterie Li-Ion (ioni di litio), in apposito compartimento antincendio con strutture e serramenti di adeguate caratteristiche di resistenza al fuoco (punto V.1.2 comma 2 lettera a. del DM 18/10/2019).

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti parere del 16/12/2023 (PG 65456/2023 di CM BO) con il quale rappresenta che l'intervento interferisce con una tratta viabilistica data in concessione alla Società Autostrade per l'Italia *spa* e concorda con il parere favorevole con prescrizioni espresso da detta Concessionaria autostradale ricordando che l'iter autorizzativo prevede la stipula di apposito atto convenzionale per gli aspetti di natura economico, patrimoniale e gestionale legati alle interferenze con infrastruttura autostradale.

AUTOSTRAD parere del 15/12/2023 (PG 65287/2023) dove prende atto che:

- il limite del lotto risulta posto ad una distanza di circa 53 m dal limite di proprietà autostradale e che all'interno della fascia di rispetto è prevista la sistemazione di parte dei parcheggi pertinenziali e delle opere a verde esterno, oltre alla realizzazione di un muro di sostegno in c.a. lungo il confine nord del lotto in esame;
- nella documentazione prodotta si escludono possibili problemi di abbagliamento visivo verso luoghi limitrofi e strade di prossimità o l'autostrada A14 per quanto riguarda l'illuminazione esterna artificiale ed i moduli fotovoltaici.

Conferma il parere favorevole all'intervento in oggetto, condizionato alla sottoscrizione di apposito atto unilaterale d'obbligo, per tutte le opere e manufatti non costituenti edificazione realizzati all'interno della fascia di rispetto autostradale.

COMANDO MILITARE ESERCITO EMILIA ROMAGNA SM–Ufficio Personale, Logistico e Servizi Militari invia Nulla Osta per la realizzazione dell'opera in oggetto (PG 27116/2024 del 22/04/2024)

PRESO ATTO CHE

in attuazione alle Delibere di Giunta Regionale n. 1795 del 31/10/2016 e n. 1407 del 07/08/2023, ARPAE dispone la relazione istruttoria in merito alla valutazione ambientale, evidenziando gli elementi di natura tecnica sulla cui base costruire la motivazione del provvedimento in capo alla Città Metropolitana di Bologna, cui competono le ulteriori verifiche di natura procedimentale, incluso l'esame degli aspetti soggettivi legati alla procedibilità della domanda, volta ad ottenere l'emissione del provvedimento finale;
in esito alla istruttoria anzi descritta

SI PROPONE

alla Città metropolitana di Bologna, in qualità di autorità competente, di esprimere il PARERE di ValSAT art. 5, comma 7, L.R. n. 20/2000 in merito al procedimento unico ai sensi dell'Art. 53 della LR 24/2017 per la "Nuova costruzione dell'edificio produttivo in Via A.Fini - Valsamoggia" con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

La realizzazione della nuova sede della *Macron spa* è strettamente legata allo sviluppo della "Macron campus" che si trova all'interno della sede di Valsamoggia e dove sono impiegate direttamente più di 180 persone e indirettamente oltre 50. La sede ospita funzioni chiave come il design, lo sviluppo del prodotto, l'industrializzazione, il marketing, il commerciale, l'information technology e la finanza.

Attualmente, la sede di *Macron spa* è costituita da due edifici situati su un terreno di 55.000 metri quadrati, di cui:

- un edificio destinato a uffici e showroom con una superficie utile di 5.000 metri quadrati;
- un edificio dedicato alle attività di lavorazione e stoccaggio sia di semilavorati che dei prodotti finiti, con una superficie utile di 15.000 metri quadrati (spazio destinato ai semilavorati copre una superficie di 6.731 metri quadrati; lo stoccaggio dei prodotti finiti-magazzino copre una superficie di circa 3.020 metri quadrati) che ospita anche 16 baie di carico, di cui 6 sono costantemente occupate da compattatori utilizzati per la raccolta differenziata di carta, legno e plastica.

L'edificio oggetto della proposta progettuale, di **12.990 mq**, include:

- uffici e showroom;
- campi sportivi dedicati ai test dei materiali;
- spazi per attività produttive;
- una zona per lo stoccaggio dei semilavorati e una zona per lo stoccaggio dei propri prodotti finiti di circa 3.000 metri quadrati.

L'intervento prevede, inoltre, sistemazioni a verde, parcheggi pertinenziali e la realizzazione di un impianto fotovoltaico.

Non sono state valutate le alternative alla proposta progettuale presentata.

Nella proposta progettuale si fa costantemente riferimento al PUA (deliberato nel 2019 e attualmente decaduto) dal cui scenario, definito "autorizzato", sono derivate le valutazioni circa l'impatto emissivo dovuto al traffico e alle necessità energetiche, inquadrate nell'ambito dell'intero comparto. Lo scenario si basava su dati raccolti nel 2017 e prevedeva per il lotto 6, oggetto della proposta progettuale, una capacità edificatoria massima di 346 mq a fronte dei **12.990 mq** richiesti. Per consentire l'ampliamento è quindi necessaria una variante al RUE con la quale viene derogato il limite della capacità edificatoria e vengono perimetrati all'interno dell'ambito di PUA i due nuovi ambiti *Macron*, individuati come IUC.

Nella prima proposta presentata il fabbricato era destinato unicamente a magazzino ma, successivamente alla richiesta della CM di Bologna di dimostrare il rispetto dei limiti previsti dall'Accordo Territoriale per gli Ambiti produttivi dell'associazione intercomunale Area Bazzanese e delle disposizioni del PTM, è stato prodotto un progetto che prevede una superficie totale destinata ai magazzini di **3.020** mq.

Non è stata presentata una planimetria del piano terra che indichi le superfici destinate alle attività produttive e al magazzino.

Si chiede che nella dichiarazione di sintesi venga inserita tale planimetria a chiarimento di quali siano le effettive destinazioni del fabbricato.

Si evidenzia che il parere dell'Agenzia regionale Sicurezza Territoriale e Protezione Civile è stato espresso con riferimento alla prima proposta, che prevedeva solo uso magazzino.

Si concorda con la valutazione espressa da Arpa APAM secondo la quale il numero dei parcheggi pertinenziali andrebbe ricalibrato, in accordo con le autorità comunali, in base all'effettivo attuale bisogno e in base alla stima di veicoli prodotta.

Sono, infatti, ancora inseriti nel progetto n. 142 posti auto a fronte di un indotto stimato di n. 45 addetti e n. 5 visitatori.

Si chiede, come da parere di APAM, di diminuire, in accordo con le autorità competenti, i parcheggi pertinenziali per veicoli a favore dell'incremento di superficie permeabile e aree verdi.

In merito al traffico viene stimato un aumento dell'ordine del 5%, che il documento di VALSAT ritiene trascurabile nel contesto di riferimento.

La Relazione sul traffico evidenzia che nell'intorno dell'area oggetto di intervento esistono già oggi situazioni critiche. Nell'ora di punta 17.00-18.00 infatti via Lunga risulta al limite della saturazione in particolare per l'intersezione Via Pastore/Via Lunga/ Via 2 Agosto 1980.

Per quanto percentualmente contenuto rispetto alla mole di traffico rilevata sulla rete stradale all'intorno, l'indotto dell'intervento non può essere considerato trascurabile, in quanto si inserisce in un contesto che presenta già situazioni critiche.

Come proposto anche nella Relazione sul traffico, si chiede il monitoraggio post-operam con cui si verifichi l'effettivo funzionamento della rete a comparto in esercizio, con particolare riferimento all'intersezione Via Pastore/Via Lunga/ Via 2 Agosto 1980.

Per quanto riguarda il verde, oltre a quanto già integrato (+20%) come da richiesta di APAM per i requisiti di sostenibilità richiesti per la pianificazione strategica, in particolare rispetto alla perdita di permeabilità del suolo dovuta alla nuova costruzione, si raccomanda che vengano integrate le quantità proposte in ragione degli ulteriori contributi determinati da:

- la stima dei flussi di veicoli, che comporta un aumento delle emissioni di CO2 dell'ordine del 5% (percentuale considerata dal proponente trascurabile);
- emissioni inquinanti e climalteranti derivanti dalle dotazioni impiantistiche introdotte con il nuovo intervento (anche se l'aumento risulta inferiori al 4%);
- la compensazione per la necessaria rimozione di alberature esistenti lungo il fosso di canale, che costituisce una delle prescrizioni del Consorzio di Bonifica Renana.

Dovranno essere poi programmati gli opportuni controlli per verificare l'effettivo attecchimento delle essenze, considerato che i bilanci emissivi sono fatti su alberi adulti, ed occorre mettere a punto un preciso piano di manutenzione che rispetti i relativi CAM ministeriali.

In merito alla matrice energia, il progetto prevede una copertura del fabbisogno energetico da FER che risulta essere mediamente dell'84%.

Si raccomanda di esplicitare le caratteristiche e il contributo specifico dell'impianto fotovoltaico previsto in copertura in un quadro completo del bilancio energetico totale.

Per quanto riguarda la matrice rumore i cui impatti, dalle indagini riportate, sarebbero legati unicamente al traffico stradale, si chiede di monitorare l'impatto sui recettori già individuati nella documentazione (uso residenziale), con particolare riguardo a quello inserito in classe III della Zonizzazione Acustica comunale per eventualmente prevedere le opportune mitigazioni.

In merito alla componente Acque si chiede, come da parere di AUSL, di verificare le condizioni di salubrità e di manutenzione delle vasche di laminazione previste a cielo aperto, con controlli e interventi periodici inseriti nel piano di manutenzione.

In merito ai campi elettromagnetici, come da parere APAM, si chiede che, in fase di progettazione esecutiva, sia nuovamente verificata la distanza della cabina di trasformazione MT/BT a servizio del nuovo edificio.

Per quanto riguarda le misure introdotte ai fini del rispetto della sostenibilità ambientale del fabbricato di nuova realizzazione, oltre alla tematica legata all'assorbimento CO₂, si richiamano le prescrizioni di APAM:

- necessità di prevedere colonnine di ricarica per autovetture elettriche;
- arginare la polverosità determinata in fase di cantiere con opportuni accorgimenti;
- promuovere e sostenere il car pooling tra il personale dipendente.

Visto che le politiche aziendali intendono facilitare l'evoluzione verso una mobilità sostenibile, si richiede di attivare un monitoraggio annuale sull'utilizzo dei veicoli privati da parte dei dipendenti.

Inoltre, nella dichiarazione di sintesi si dovranno fornire:

- dichiarazioni della proprietà e del gestore sul rispetto della DPA (come da parere APAM);
- relazione relativa al rispetto requisiti APEA;
- relazione sul "Rischio Alluvione" e l'asseverazione per la compatibilità idraulica con le date correttamente apposte (come da richiesta del Consorzio di Bonifica Renana);
- elaborati con riferimenti espliciti alle prestazioni certificate che l'azienda intende perseguire nel nuovo stabilimento, visto che si è impegnata a seguire le migliori pratiche *green*.

Si ritiene necessario, qualora la quota destinata a usi logistici del nuovo magazzino dovesse incrementare rispetto ai 3.020 mq dichiarati, di effettuare una nuova valutazione di sostenibilità, con particolare attenzione agli impatti sulle matrici traffico, aria e rumore.

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. 99/2023 con cui è stato prorogato alla Dott.ssa Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.

² D.D.G. n. 26/2024 del 13/03/2024 "Direzione Generale. Revisione incarichi di funzione in Arpae Emilia-Romagna (2024-2028) conferiti con DET-2024-406 del 29/05/2024..

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.