



**Area Pianificazione territoriale e della mobilità sostenibile**  
***Servizio pianificazione del territorio***

**RELAZIONE ISTRUTTORIA**

Comune di  
**IMOLA**

**OGGETTO:**

**ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE ALLA PIANIFICAZIONE  
URBANISTICA AI SENSI DELL'ART. 60 L.R. 24/2017 FINALIZZATO ALLA  
REALIZZAZIONE DI UN INSEDIAMENTO DI GRANDE LOGISTICA  
NELL'AMBITO DENOMINATO APF. 6**

**in attuazione dell'addendum all'accordo territoriale denominato "Selice-  
A14" e in recepimento dell'accordo territoriale per gli ambiti produttivi  
del Nuovo circondario imolese come integrato con la modifica dell'art. 4**

fra

la Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Imola  
e le società Sunny Village s.r.l. in liquidazione e Develog 6 s.r.l

**PROCEDIMENTO:**

**ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE AI SENSI DELL'art. 60  
della LEGGE REGIONALE EMILIA-ROMAGNA N. 24/2017**

Bologna, 11 novembre 2024  
Allegato n° 1 all'Atto del Sindaco del 14/11/2024

## **SOMMARIO:**

<b>1. Definizioni, inquadramento normativo e fasi procedurali</b>	<b>2</b>
1.1 Definizioni	2
1.2 Inquadramento normativo e fasi procedurali	3
<b>2. Contenuti della proposta</b>	<b>5</b>
2.1 Parametri dimensionali	7
2.2 Modalità attuative	8
<b>3. La variante alla pianificazione urbanistica comunale</b>	<b>8</b>
<b>4. La coerenza con la pianificazione territoriale metropolitana</b>	<b>9</b>
4.1 Consumo di suolo e perequazione territoriale metropolitana	11
<b>5. Le valutazioni espresse nell'ambito dell'assenso preliminare</b>	<b>11</b>
<b>6. Le valutazioni conclusive</b>	<b>12</b>
6.1 Variante urbanistica	13
6.2 Raccordo degli elaborati	14
6.3 Rigenerazione	16
6.4 Mobilità	17
6.5 Green Logistics	19
6.6 Rischio idraulico e alluvionale	20
<b>7. Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (ValsAT)</b>	<b>21</b>
7.1 Acustica	22
7.2 Piano di monitoraggio	23
7.3 Ulteriori raccomandazioni di cui alla relazione istruttoria di ARPAE AACM	23
<b>8. Compatibilità con le condizioni di pericolosità sismica locale</b>	<b>24</b>
<b>9. Conclusioni</b>	<b>24</b>
<b>10. Allegati</b>	<b>24</b>

## 1. Definizioni, inquadramento normativo e fasi procedurali

### 1.1 Definizioni

Preliminarmente alle valutazioni di seguito riportate si evidenziano alcune definizioni utili al fine di una più agevole lettura:

**CMBO:** Città metropolitana di Bologna

**ARPAE AACM:** Agenzia Regionale per la Prevenzione, l'Ambiente e l'Energia – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana (AACM)

**ARPAE APAM:** Agenzia Regionale per la Prevenzione, l'Ambiente e l'Energia - Area Prevenzione Ambientale Metropolitana

**AT:** Accordo Territoriale, ovvero:

- Accordo Territoriale per il Polo Funzionale metropolitano integrato "Selice-A14" sottoscritto fra Città Metropolitana di Bologna, Nuovo Circondario Imolese e Comune di Imola in data 08/07/2021 ai sensi dell'art. 58 L.R. 24/17 e relativo addendum sottoscritto in data 04/03/2024;
- Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi del Nuovo Circondario Imolese sottoscritto fra la Città metropolitana di Bologna il Nuovo Circondario Imolese e i Comuni di Borgo Tossignano, Casalfiumanese, Castel del Rio, Castel Guelfo, Castel San Pietro Terme, Dozza, Fontanelice, Imola, Medicina, Mordano in data 27/10/2014 e successivamente integrato in data 29/04/2020;
- Accordo Territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna, sottoscritto fra Regione Emilia-Romagna e Città Metropolitana di Bologna, in data 01/08/2022

**PTM:** Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Bologna

**PUMS:** Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Bologna

**PULS:** Piano Urbano della Logistica Sostenibile parte B del PUMS della Città Metropolitana di Bologna

**GREEN LOGISTICS:** Requisiti Green Logistics di cui al Glossario n.2 del PTM

**AdP** ovvero **Accordo:** Accordo di Programma in variante ai sensi dell'art. 60 L.R. 24/2017.

**NTA:** Norme Tecniche di Attuazione

**PdC:** Permesso di Costruire, ai sensi dell'art.9 della L.R.15/2013

**POC:** Piano Operativo Comunale del Comune di Imola

**PSC:** Piano Strutturale Comunale del Comune di Imola

**RUE:** Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Imola

**S.A.:** Soggetto Attuatore

**ValSAT:** Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale ai sensi dell'art. 18 L.R. 24/2017

**SCCEA:** Segnalazione certificata di conformità edilizia e di agibilità ai sensi dell'art.23 della L.R.15/2013

**TPM:** Trasporto Pubblico Metropolitano

**TPL:** Trasporto Pubblico Locale

Definizioni cui alla deliberazione di Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna n. 922/2017 "atto regionale di coordinamento tecnico per la semplificazione e l'uniformazione in materia edilizia, ai sensi degli articoli 2-bis e 12 della legge regionale n. 15/2013" - Allegato "Definizioni Tecniche Uniformi":

**ST:** Superficie Territoriale

**SF:** Superficie Fondiaria

**SU:** Superficie Utile

**SA:** Superficie Accessoria

## **1.2 Inquadramento normativo e fasi procedurali**

La proposta in oggetto si inserisce nell'ambito di un procedimento di Accordo di Programma (AdP) ai sensi dell'art. 60 della Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 in variante alla strumentazione urbanistica vigente come di seguito meglio specificato.

L'Accordo in oggetto è stato promosso dal Comune di Imola ai sensi del comma 3 del sopra citato art. 60 ed è finalizzato alla realizzazione di un insediamento di grande logistica in coerenza con il PTM, da localizzare in un polo funzionale a marcata caratterizzazione commerciale "Via Lasie (Imola)" in attuazione dell'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale metropolitano integrato "Selice-A14" sottoscritto fra Città Metropolitana di Bologna, Nuovo Circondario Imolese e Comune di Imola in data 08/07/2021 ai sensi dell'art. 58 L.R. 24/2017 e relativo addendum sottoscritto in data 04/03/2024.

A tal fine il Comune ha avviato i lavori della Conferenza preliminare a seguito del deposito, da parte dei proponenti, della proposta di Accordo di Programma avvenuto in data 31/12/2021 prot. 42538 presso il Comune di Imola.

In data 28/07/22 si è tenuta una seduta illustrativa della proposta di Accordo, al fine di esporre i contenuti del progetto e definire gli aspetti procedurali nonché eventuali approfondimenti necessari per la conferenza decisoria. Gli Enti partecipanti hanno richiesto, ciascuno per le proprie competenze, le integrazioni necessarie al fine della valutazione della proposta in oggetto.

In data 15/12/2022 si è tenuta la prima seduta, in data 27/07/2023 si è tenuta la seconda seduta ed in data 21/03/2024 si è tenuta la seduta conclusiva della Conferenza per l'espressione dell'assenso preliminare all'Accordo di Programma.

In data 01 agosto 2022 è stato sottoscritto l'Accordo territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna tra la Regione Emilia Romagna e la Città metropolitana di Bologna ai sensi dell'art. 58 Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017, il cui schema è stato approvato con Delibera di Consiglio n. 41/2022.

All'art. 5 del suddetto Accordo, le parti hanno condiviso la possibilità di concludere tutti i procedimenti formalmente avviati nei termini meglio descritti nello stesso Accordo e tra i quali rientra anche l'Accordo di programma in oggetto.

Gli enti sottoscrittori dell'Accordo di Programma di cui sopra hanno espresso, in sede di III conferenza preliminare, l'assenso preliminare all'Accordo preceduto

dalle rispettive determinazioni degli organi istituzionalmente competenti di cui si riportano per completezza gli estremi degli atti:

- Deliberazione del Consiglio Comunale di Imola n. 16 del 08/02/2024
- Atto del Sindaco Metropolitano di Bologna n. 50 del 05/03/2024

Successivamente, con nota acquisita con al PG 20780 del 28/03/2024, il Comune di Imola ha comunicato l'avvio della fase di deposito della proposta di Accordo di Programma in oggetto, al fine della conclusione dell'accordo ai sensi del comma 7 dell'art. 60 della Legge regionale dell'Emilia-Romagna n. 24/2017.

In data 02/08/2024, a seguito della conclusione del periodo di deposito della proposta di Accordo, il Comune di Imola con nota acquisita agli atti ns. PG 52066 ha dichiarato che non sono pervenute osservazioni e convocato la Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14 comma 2 e dell'art. 14-bis della Legge n. 241/1990, finalizzata ad acquisire i pareri degli Enti sulla documentazione prodotta in recepimento delle indicazioni e prescrizioni formulate dagli Enti in sede di assenso preliminare.

In data 02/10/2024 è stata acquisita agli atti della CMBO la nota inviata dal Comune di Imola ns. PG 63969, corredata dall'attestazione di avvenuto deposito in assenza di osservazioni, dalla determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi n. 1130 del 02/10/2024 comprensiva dei pareri espressi dagli Enti e dall'informativa antimafia acquisita per i soggetti attuatori Sunny Village srl e Develog6 srl.

Gli elaborati integrati a seguito del recepimento delle prescrizioni impartite in sede di assenso preliminare sono stati messi a disposizione mediante link dal quale scaricare i documenti e sono stati acquisiti agli atti della CMBO con i PG dal 68641 al 68986 del 23/10/2024.

La Città Metropolitana di Bologna in data 03/10/2024 con PG 64441, preso atto della comunicazione di cui sopra ha avviato l'endo-procedimento di richiesta della proposta di parere motivato di competenza della struttura ARPAE AACM nell'ambito del procedimento di ValSAT, ai sensi dell'art. 18 della Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017.

Tale parere motivato formulato dal ARPAE AACM è pervenuto alla Città Metropolitana di Bologna in data 29/10/2024 e acquisito agli atti con PG 70620. In data 06/11/2024 è stato acquisito agli atti della Città Metropolitana di Bologna al PG 72090 lo Schema di Accordo di Programma, correlato da parte degli allegati costitutivi, ed in particolare l'elenco elaborati, il master plan del polo funzionale metropolitano integrato Selice-A14 di cui all'Addendum dell'AT e la ripartizione delle opere infrastrutturali fra i soggetti attuatori del polo funzionale e relativo cronoprogramma.

In data 07/11/2024 è stato acquisito inoltre al PG 72513, l'atto di accertamento di conformità formulato dallo sportello unico dell'edilizia del Comune di Imola, come previsto dall'articolo 10, comma 1, lettera a), della L.R. 15/2013 e ss.mm.ii, mediante il quale è stata accertata la sussistenza dei requisiti e presupposti previsti dalla disciplina vigente per il rilascio del titolo abilitativo per la

realizzazione delle opere di urbanizzazione interne ed esterne all'ambito APF.6 e la relativa conformità agli strumenti urbanistici, alle condizioni di cui allo stesso atto di accertamento.

Nell'ambito del presente procedimento, la Città metropolitana di Bologna è pertanto chiamata ad esprimere le valutazioni di propria competenza con riferimento alla verifica di compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio ai sensi della L.R. 19/2008 e alla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale, ai sensi dell'art. 60, comma 7, della Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017, finalizzata alla conclusione dell'accordo.

## **2. Contenuti della proposta**

La proposta di Accordo di programma in oggetto è stata promossa dal Comune di Imola, individuando finalità di interesse pubblico così come meglio individuate all'art. 3 dello schema di Accordo di programma con riferimento ad una serie di ricadute economiche dirette e indirette, alla realizzazione di opere pubbliche e di interesse pubblico, alla mobilità sostenibile, ad un incremento occupazionale nel rispetto del Patto metropolitano per il lavoro e lo sviluppo economico e sociale della Città Metropolitana di Bologna coerentemente con il Patto per il Lavoro regionale (siglato da Regione Emilia Romagna, dalle parti sociali e dalle componenti della società regionale in data 20/7/2015).

L'AdP prevede nello specifico la realizzazione di alcune opere di interesse pubblico condivise dall'Accordo Territoriale, tra le quali:

- realizzazione e cessione gratuita della rotatoria tra l'intersezione sulla via Selice;
- realizzazione e cessione gratuita di quota parte della strada 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 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;
- cessione gratuita di tutte le aree interessate dalla viabilità e delle aree definitive ovvero temporanee per la realizzazione della 4 corsia della A14, come da progetto definitivo approvato;
- ulteriori azioni di rigenerazione all'interno dell'hub metropolitano di Imola.

Le opere infrastrutturali di cui sopra si configurano anche come opere finalizzate alla realizzazione della viabilità alternativa alla via Selice e via Lasie, previste dagli strumenti comunali urbanistici vigenti PSC e RUE e programmate anche nel PUG

assunto, concorrendo al completamento del primo tratto di circonvallazione est dell'hub metropolitano di Imola. Tale infrastruttura è finalizzata a favorire l'accesso da est al casello autostradale consentendo di sgravare i flussi di traffico veicolare insistenti sulla via Selice.

Come si evince dallo schema di Accordo di programma gli investimenti diretti assunti a carico della società firmataria dell'Accordo di Programma per la realizzazione degli interventi in progetto ammontano a circa 30 milioni di euro.

Sulla base della comunicazione del Comune citata in premessa, l'AdP ha valore ed effetti di titolo abilitativo edilizio per la realizzazione di tali opere, condivise dall'Accordo Territoriale. Gli interventi extra comparto i cui progetti esecutivi non sono approvati con il presente Accordo, saranno approvati con determinazione dirigenziale del Settore competente e appaltate e realizzate a carico del soggetto proponente secondo quanto previsto dal D. Lgs. 36/2023.

L'interesse pubblico è correlato anche all'elevato valore degli investimenti necessari per la realizzazione di tali opere, che si stima in un investimento complessivo pari a circa 5 milioni di euro a carico del Soggetto Attuatore così come si evince dall'articolo 3 dello schema di Accordo.

Inoltre, l'AdP prevede di implementare il servizio di trasporto pubblico di linea esistente a servizio di tutto l'hub metropolitano di Imola effettuando il percorso tra la stazione ferroviaria di Imola, l'autostazione di Imola e Mordano-Bubano, incentivandone l'uso da parte dei lavoratori del nuovo insediamento logistico. L'AdP prevede la realizzazione di una rete ciclabile pubblica che consentirà di collegare in sicurezza la via Selice con il nuovo insediamento logistico che sarà pertanto raggiungibile dalla stazione ferroviaria senza soluzione di continuità.

L'AdP prevede la realizzazione di verde pubblico e fasce di mitigazione nonché, attraverso progetti di rigenerazione del contesto territoriale dell'hub metropolitano di Imola, la piantumazione di nuove alberature su due aree di proprietà comunale al fine di incrementare l'assorbimento di CO<sub>2</sub>, il miglioramento del microclima e della biodiversità nelle aree interessate e una migliore fruizione dello spazio pubblico.

Con riferimento ai dati di progetto l'intervento si configura come attuazione di una piattaforma logistica che si sviluppa su un'area con ST di 162.630 mq per il quale nel 2011 era stato approvato Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata "N 21A: MULTISALA" con destinazione commerciale in variante all'allora PRG, la cui convenzione urbanistica non è mai stata sottoscritta.

Si segnala inoltre che il Comune di Imola aveva adottato in data 23/12/2021 una variante al RUE in relazione alla scheda dell'Allegato 1 APF6: Multisala, tuttavia con la deliberazione consiliare del Comune di Imola n. 69 del 09/05/2024 tale variante è stata archiviata.

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

Con successivo Addendum all'Accordo Territoriale di cui sopra sottoscritto in data 04/03/2024 è stata ammessa la possibilità di insediare la grande logistica anche nell'ambito APF.6, definendo la superficie massima ed escludendo la possibilità di insediare il commercio. Nell'ambito dell'approvazione dell'Addendum di cui sopra è stato, altresì, rielaborato il Masterplan dell'intero quadrante e delle opere a carico degli ambiti. Pertanto rispetto all'AT sottoscritto il progetto prevede l'eliminazione totale della quota di SdV pari a 11.000 mq. afferenti l'ambito APF.6, che viene configurato esclusivamente come polo di grande logistica.

## **2.1 Parametri dimensionali**

I principali parametri dimensionali e le dotazioni territoriali desunte dalla documentazione di progetto sono di seguito sintetizzate:

- ST destinata alla logistica 162.630 mq
- SU massima ammessa 60.000 mq (generata dalla sommatoria del Magazzino 1 di 36.006 mq e dal Magazzino 2 di 17.575 mq, oltre agli uffici e annessi) prevista dall'Addendum dell'AT Selice-A14
- SA massima ammessa 3.000 mq
- H max 15 m
- Parcheggi Pubblici 8.557 mq di progetto (> di 8.200 mq minimi da RUE)
- Parcheggi Pertinenziali complessivi 23.510 mq
- Verde Pubblico 21.950 mq (> di 18.000 mq minimi da RUE)
- Verde Privato (viabilità e verde di arredo) 22.783 mq
- Aree da cedere 53.290 mq
- Permeabilità 30% ST complessiva (art. 42 PTM), pari a  $162.630 \times 0,30 = 48.789$  mq. La superficie permeabile di progetto corrisponde a complessivi 64.370 mq > di 48.789 mq.
- Usi Ammessi:
  - d1) Attività manifatturiere artigianali e industriali, comprensiva del commercio dei beni di produzione propria con SdV massima < a quella degli esercizi commerciali di vicinato
  - d2) Commercio all'ingrosso
  - d3) Magazzini, autorimesse anche con attività di noleggio, ricovero mezzi di trasporto, deposito automezzi, attività espositive senza vendita. Tale uso comprende l'attività di grande logistica come definita dal PTM
  - d4) Attività di lavorazione, trasformazione, conservazione e commercializzazione dei prodotti agroalimentari e zootecnici.

## **2.2 Modalità attuative**

La modalità di attuazione prevista è quella dell'Accordo di Programma in variante ai sensi dell'articolo 60 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n.24/2017, con valenza di titolo abilitativo edilizio per le opere di urbanizzazione interne ed esterne al lotto di intervento, e successivo rilascio del Permesso di Costruire per la realizzazione dei magazzini logistici, previa sottoscrizione di apposita

Convenzione urbanistica in recepimento e in coerenza con i contenuti dell'Accordo di Programma.

### **3. La variante alla pianificazione urbanistica comunale**

L'Accordo di Programma in oggetto prevede una variante cartografica e normativa alla strumentazione urbanistica comunale PSC, RUE e POC così come descritto nella documentazione di variante urbanistica.

La variante è finalizzata ad ammettere la realizzazione della piattaforma di grande logistica che interessa l'ambito APF.6.

La variante al PSC comprende, pertanto, le seguenti modifiche:

In recepimento dei contenuti dell'Accordo Territoriale per il polo funzionale integrato Selice-A14 sottoscritto l'8/7/2021, l'Accordo di Programma comporta variante normativa al PSC (Elaborato B Norme Tecniche di Attuazione) per l'individuazione del polo funzionale. All'art. 5.4.1 "Ambiti Poli funzionali" si inserisce il seguente comma 12:

*"Il PSC recepisce il nuovo polo funzionale metropolitano integrato "Selice-A14" definito nell'Accordo territoriale sottoscritto l'8 luglio 2021 tra Città Metropolitana di Bologna, Comune di Imola e Nuovo Circondario Imolese, riportato nella Tavola 1 del PTM e comprensivo degli ambiti ASP\_AN2.7, ASP\_AN2.9, N24A e APF.6 come individuati dal RUE e dal POC."* L'Accordo territoriale di cui sopra è stato integrato dall'Addendum citato nel paragrafo 1, sottoscritto nell'ambito del procedimento in oggetto.

La variante al RUE

La proposta progettuale presentata non comporta modifica del perimetro dell'ambito di intervento che coincide con il perimetro dell'ambito APF6 Multisala riportato nella Tavola 1a Foglio 11 del RUE, già oggetto del Piano Particolareggiato di iniziativa privata N21A Multisala.

La proposta comporta variante normativa al RUE, consistente nella modifica della Scheda APF.6 contenuta nelle NTA Tomo III Allegato 1 Ambiti a disciplina speciale, sintetizzata come segue:

- Ridenominazione dell'Ambito in "APF6 Polo grande logistica";
- Modifica degli obiettivi delle trasformazioni;
- Adeguamento degli standard urbanistici agli usi logistici previsti (funzione produttiva) ovvero: incremento del verde pubblico da realizzare da 3000 mq a 18.000 mq, con eliminazione della previsione di monetizzazione e riduzione dei parcheggi pubblici da 21.000 mq a 8.200 mq;
- Incremento della Su massima da 46.000 mq a 60.000 mq e della Superficie accessoria per un massimo di 3.000 mq;
- Individuazione delle opere di viabilità di interesse pubblico e necessarie alla sostenibilità dell'intervento a carico del soggetto attuatore;
- Eliminazione degli usi commerciali e terziari e inserimento degli usi produttivi tra cui la specificazione dell'uso di grande logistica incluso nell'uso d3 del RUE.

La proposta comporta altresì variante cartografica al RUE (Tav. 1a F. 11), per:

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

#### La variante al POC

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

La Variante è stata proposta anche nella modifica all'elaborato del POC e nello specifico:

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

#### **4. La coerenza con la pianificazione territoriale metropolitana**

L'accordo di programma risulta coerente con i piani metropolitani e gli Accordi Territoriali vigenti come per altro già illustrato in sede di conferenza preliminare. Di seguito si evidenziano i principali elementi di coerenza.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Bologna ha rivisto le politiche in materia di grande logistica individuando come idonei ad ospitarla anche ambiti produttivi sovracomunali prossimi ad un casello autostradale (Imola, Castel San Pietro, Martignone e Altedo).

L'ambito è localizzato nell'hub metropolitano di Imola come individuato dal PUMS e tra le opere infrastrutturali previste a carico del S.A vi è un tratto di nuova viabilità riportato nella Tavola 3A Rete stradale del PUMS (cd "circonvallazione est").

Il PTM della Città Metropolitana di Bologna, approvato il 16/05/2021, all'art. 42 al comma 17 consente negli hub metropolitani l'insediamento di grande logistica, assumendo le scelte strategiche definite dal PUMS.

Nel PTM, e nello specifico nella Carta della struttura, l'ambito APF6 è incluso in area classificata come polo metropolitano a marcata caratterizzazione commerciale (art. 44 comma 2 - "Lasie"). che comprende anche gli ambiti limitrofi a quello in oggetto, cioè: ASP\_AN2.7, N24A e ASP\_AN2.9. Il PTM prescrive la

necessità di una specifica sottoscrizione di un Accordo Territoriale per i poli metropolitani.

L'Accordo Territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna, approvato in data 27 luglio 2022 e sottoscritto in data 01/08/2022, fra la Regione Emilia-Romagna e la Città Metropolitana di Bologna ai sensi dell'articolo 58 della Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017, all'art. 5 consente di *"concludere tutti i procedimenti che sono stati avviati entro la data della seduta conclusiva del tavolo interistituzionale (12 luglio 2022) istituito al fine della sottoscrizione di un accordo territoriale con la Regione Emilia Romagna (ossia i piani attuativi - PUA o PP - avviati formalmente ante 1° gennaio 2022, con la loro adozione, in caso di piani attuativi di iniziativa pubblica, ovvero con la presentazione al comune degli elaborati completi del piano, in caso di piani attuativi di iniziativa privata; gli accordi di programma in variante per i quali, entro la medesima data del 12 Luglio 2022, sia stata indetta la conferenza preliminare, diretta ad acquisire l'assenso preliminare all'accordo"*.

Il procedimento del presente Accordo di Programma è stato avviato tramite Atto monocratico n. 1345 del 04/07/2022 del Sindaco del Comune di Imola.

Relativamente agli Accordi territoriali per gli ambiti produttivi sovracomunali, in data 29 settembre 2020 è stata sottoscritta dalla Città Metropolitana di Bologna, dal Nuovo Circondario Imolese e dai dieci Comuni aderenti la modifica all'art. 4 dell'Accordo Territoriale per le aree produttive del Nuovo Circondario Imolese, introducendo una specifica disciplina per la possibilità di ammettere insediamenti di grande logistica (maggiori di 10.000 mq) in recepimento al PUMS e al PTM assunto negli hub metropolitani di Imola e San Carlo. Si specifica nello stesso nuovo articolato la previsione di un contributo di € 4,00 al mq di SU edificata di insediamenti logistici a favore del fondo perequativo metropolitano.

Infine, l'Accordo Territoriale per il "polo funzionale integrato Selice-A14" sottoscritto il 08/07/2021 tra Comune di Imola, Nuovo circondario Imolese e Città Metropolitana di Bologna individua tale polo come "Area commerciale integrata di rilevanza metropolitana", composto da 4 ambiti individuati dal PSC/RUE/POC del Comune di Imola: N24A Lasie Selice, APF6 Multisala, ASP\_AN2.7 Lasie, ASP\_AN2.9 Lasie.

L'accordo prevede, per l'ambito APF6, oltre alle destinazioni commerciali, anche destinazioni produttive. La funzione logistica per il RUE vigente è inclusa nell'uso d3) *magazzini* facente parte della categoria D "Funzioni produttive e assimilabili", come riportato all'art. 3.1.1 comma 2 NTA Tomo III del RUE.

Il comma 2 precisa che la suddivisione della Su nelle specifiche destinazioni è demandata ai singoli permessi di costruire; il comma 3 stabilisce che la funzione di grande logistica potrà essere attuata secondo le regole condivise nell'Accordo Territoriale per le aree produttive del NCI.

L'art. 8 dell'Accordo al comma 2 specifica la possibilità di attivazione di grande logistica nel quadrante oggetto dell'Accordo, pertanto in tutti gli ambiti che lo compongono, stabilendo l'obbligo di corresponsione del contributo di € 4,00/mq di Su per attuare politiche di perequazione come previste dal PTM.

Per quanto attiene l'infrastruttura viaria necessaria alla sostenibilità degli insediamenti, l'art. 4 dell'Accordo individua l'adeguamento della viabilità esistente (via Selice e via Lasie) e la nuova viabilità interna prevista dal PSC/RUE da verificare in sede di ValSAT dei PUA.

All'art. 10 comma 3 dell'Accordo vengono schematicamente elencate le opere infrastrutturali (stradali e ciclabili) a carico di ciascun ambito riportando una sequenza di fasi che può essere modificata a seguito di approfondimenti progettuali.

Il 04/03/2024 è stato sottoscritto dai medesimi soggetti sottoscrittori, un addendum all'accordo territoriale del "Polo funzionale Selice-A14" al fine di coordinare l'attuazione delle previsioni del Polo Funzionale modificando per gli ambiti APF 6 e ASP\_AN2.9 il dimensionamento e le funzioni ammissibili, nonché le opere infrastrutturali previste, alla luce dei procedimenti attuativi in corso.

#### **4.1 Consumo di suolo e perequazione territoriale metropolitana**

Il progetto in oggetto consuma suolo ai sensi dell'articolo 6 comma 5 della L.R. 24/2017 per una superficie territoriale quantificata in 17,50 Ha così come condiviso all'articolo 4 "Consumo di suolo e interventi di rigenerazione". In merito alla perequazione territoriale metropolitana si evidenzia che l'Accordo è corredato da apposito allegato denominato "Stima di massima della perequazione metropolitana" e come condiviso all' Articolo 10 - "Perequazione Territoriale Metropolitana" dello Schema di Accordo di programma, contenente la stima degli importi che verranno trasferiti alla CMBO ai sensi dell'art.51 del PTM e del "Regolamento per la gestione del Fondo perequativo metropolitano approvato con deliberazione del Consiglio metropolitano di Bologna n. 36 del 27/07/2022.

#### **5. Le valutazioni espresse nell'ambito dell'assenso preliminare**

In sede di assenso preliminare la CMBO con atto del sindaco metropolitano di Bologna n. 50 del 05/03/2024 ha evidenziato una generale coerenza con gli strumenti pianificatori di rango metropolitano chiedendo, tuttavia, di integrare/allineare alcuni riferimenti negli elaborati di variante urbanistica e di procedere con l'approfondimento di quanto segue:

- verifica storica degli elementi storico-architettonici presenti (via Bussolo e manufatto identificato dagli strumenti urbanistici vigenti con il n. 412),
- relativamente alle opere pubbliche definire un apposito cronoprogramma di massima finalizzato a "garantire la realizzazione contestuale di tutte le opere interessate dal Polo Funzionale Selice-A14";

Relativamente al rispetto dei requisiti di Green Logistic sono stati richiesti i seguenti approfondimenti:

- Carico urbanistico e mobilità: rivedere la distribuzione della movimentazione nelle diverse fasce orarie giornaliere e si chiede di

aggiornare e allineare i documenti dello studio di traffico, vatsat, sintesi non tecnica ed eventualmente acustica, ecc.

- Ciclabilità: specificare il numero di stalli bici, sia normali che elettrici
- Accessibilità: integrare le planimetrie relativamente alla previsione di aree adibite per la sosta di moto e scooter.
- Fasce verdi, isola di calore, tetti verdi e fotovoltaico: approfondire e specificare come si intenda compensare le mitigazioni e le alberature che non risultano realizzabili nelle fasce verdi, anche attraverso l'individuazione di altre aree (pubbliche o private).
- Relativamente allo Schema di Accordo di Programma, NTA e Convenzione e Valsat si chiedeva a titolo esemplificativo:
  - di disciplinare le modifiche che comportano varianti "sostanziali" all'AdP;
  - di indicare nello schema di AdP in maniera univoca il soggetto attuatore;
  - di meglio illustrare anche nello schema di Accordo gli aspetti relativi all'interesse pubblico;
  - di produrre uno specifico approfondimento in materia di Rigenerazione urbana;
  - di integrare gli impegni relativi al Trasporto pubblico;
  - di specificare la quantità di superficie consumata ai sensi della L.R. 24/2017;
  - di aggiornare il Cronoprogramma.

## **6. Le valutazioni conclusive**

Le valutazioni di cui alla presente Relazione, di seguito riportate, sono rese a seguito della definitiva valutazione degli elaborati trasmessi dal Comune di Imola e tenuto conto delle valutazioni espresse anche da ARPAE AACM nonché dai servizi competenti dell'Area Pianificazione Territoriale e Mobilità sostenibile della Città metropolitana di Bologna con particolare riferimento sia al Servizio Pianificazione del territorio sia al Servizio Pianificazione della mobilità. Le valutazioni di cui alla presente relazione sono rese, infine, con esclusivo riferimento alla documentazione conclusiva trasmessa dal Comune di Imola con PG 63969 del 02/10/2024 e appositamente scaricata dal link specificatamente indicato dal Comune e successivamente acquisita agli atti della Città metropolitana con i PG dal 68641 al 68986 del 23/10/2024.

### **6.1 Variante urbanistica**

Dato atto che l'elaborato "1.bREV1 - Estratto strumenti di pianificazione comunale" raccoglie, oltre agli estratti della pianificazione comunale e territoriale vigente per l'area di intervento, l'estratto dell'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale Integrato "Selice - A 14", si propone la modifica della denominazione del documento come segue: "1.bREV1 - Estratto strumenti di pianificazione comunale e territoriale vigenti" eliminando ogni riferimento alla Variante 9 al RUE relativa alla scheda dell'Allegato 1 "APF6: Multisala", adottata con deliberazione C.C. n.

265 del 23/12/2021, in quanto la stessa è stata archiviata con la deliberazione C.C. n. 69 del 09/05/2024.

Si dà atto che tutte le valutazioni in merito alla proposta di variante ed alla sua coerenza con la pianificazione vigente sono rappresentate nell'elaborato "3.b\_1 - Varianti agli strumenti di pianificazione urbanistica comunali e verifiche di coerenza con piani sovraordinati ed accordi territoriali" e pertanto le valutazioni di cui alla presente relazione sono effettuate con riferimento all'elaborato di cui sopra.

#### Sistema delle tutele storico-culturali

Riguardo al sistema delle tutele storico-culturali, con particolare riferimento al manufatto identificato dagli strumenti comunali con n. 412 rappresentato negli stralci cartografici di RUE come "sistema insediativo storico" di cui si era già chiesto un approfondimento in sede di assenso preliminare, si dà atto che pare non essere stato elaborato l'approfondimento richiesto.

Tale elemento, normato all'articolo 2.2.4 comma 2, lettera d), del PSC quale "*tabernacolo posto agli incroci degli assi della centuriazione e altri manufatti storici*" non risulta individuato negli elaborati di progetto e conseguentemente non risulta integrato e valorizzato nella progettazione rimanendo, pertanto, come un elemento intercluso nell'infrastrutturazione stradale sia esistente che di progetto. Alla luce di quanto sopra si chiede, quindi, di procedere con la verifica di coerenza con le disposizioni del PSC sopra richiamate che prevedono anche la necessità che siano rispettate specifiche distanze dal manufatto tutelato (20m). A tal fine si richiama anche l'art. 7 dell'AT Selice-A14 "*Sostenibilità ambientale del polo: qualità delle dotazioni territoriali, permeabilità e rete ecologica*" che prevede apposite disposizioni per l'integrazione paesaggistica degli interventi. Quanto sopra dovrà essere rappresentato in apposito elaborato oppure integrato negli elaborati di progetto e/o documentale.

Ai fini della valorizzazione dell'elemento censito si suggeriscono, in via collaborativa e a titolo esemplificativo, alcune azioni che potrebbero essere valutate in accordo con l'amministrazione comunale al fine della tutela e della valorizzazione di tali elementi come, ad esempio, il restauro del manufatto, l'individuazione delle misure e degli impegni per la conservazione, la realizzazione di cartigli informativi/storici, sistema di verde e illuminazione, ecc...

#### Alternative localizzative

In merito alla richiesta formulata in sede di assenso preliminare, si dà atto che è stata integrata dal proponente la relazione di ValSAT in merito alla esplicitazione che non sussistano ragionevoli alternative localizzative nell'hub metropolitano di Imola del progetto presentato, analizzando nel capitolo 4 di detto documento le "*alternative localizzative previste dal POC 2017-2022 vigente del Comune di Imola*". Per quanto dichiarato da S.A. si demandano all'Amministrazione comunale, qualora lo ritenga necessario, le eventuali e/o ulteriori verifiche di propria competenza circa la strumentazione urbanistica citata, tenuto conto anche

delle disposizioni di cui all'Atto di coordinamento tecnico in merito agli interventi ERS e al procedimento unico di cui all'art.53 della L.R. 24/2017" con particolare riferimento ai capp. 3.4 e 3.7.

In merito alla coerenza con quanto condiviso dall'AT Selice-A14, con particolare riferimento all'art. 7 comma 5 si evidenzia che lo stesso riporta quanto segue: *"Dotazione ecologica ambientale: [...] Lungo il tracciato dell'autostrada dovrà essere prevista una fascia verde con funzione di mitigazione costituente verde privato connotandola come parte della rete ecologica collegata alla zona per la laminazione e allo scolo Fossetta (Allegato 1)."* A tal fine si dà atto che la fascia verde di mitigazione lungo il fronte autostradale risulta essere acclusa nella superficie destinata a verde pubblico.

## **6.2 Raccordo degli elaborati** (Schema di Accordo di programma, NTA, schema di convenzione urbanistica, ecc.)

Si rileva che a seguito del recepimento delle prescrizioni impartite dagli enti ambientali e dalla CMBO in fase conclusiva, sarà necessario procedere con una verifica e un raccordo della documentazione di progetto. A tal fine si chiede di portare a coerenza, tutti gli elaborati progettuali (tavole, relazioni, ecc.) costitutivi dell'Accordo, ed in particolare lo schema di Accordo di Programma e suoi allegati con particolare riferimento a quelli di seguito elencati quali parti integranti e sostanziali dello stesso:

- Allegato 1 ELENCO ELABORATI
- Allegato 2 QUADRO ECONOMICO-FINANZIARIO E PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO
- Allegato 3 STIMA DI MASSIMA DELLA PEREQUAZIONE METROPOLITANA
- Allegato 4 MASTER PLAN DEL POLO FUNZIONALE METROPOLITANO INTEGRATO SELICE-A14 DI CUI ALL'ADDENDUM DELL'AT E RIPARTIZIONE DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI FRA I SOGGETTI ATTUATORI DEL POLO FUNZIONALE E RELATIVO CRONOPROGRAMMA
- Allegato 5 CRONOPROGRAMMA
- Allegato 6 SCHEMA DI CONVENZIONE
- Allegato 7 NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE (NTA)
- Allegato 8 SODDISFACIMENTO DEI REQUISITI GREEN LOGISTIC
- Allegato 9 PIANO DI MONITORAGGIO

Nell'ambito degli aggiornamenti sopra richiesti si chiede, ad esempio, di provvedere con una verifica puntuale della coerenza dei dati inseriti negli elaborati di progetto e nelle relazioni specialistiche (a titolo esemplificativo n. baie di carico inserito nella relazione acustica, nel documento di Valsat e negli elaborati di progetto, Superficie permeabile inserita nel documento di Valsat, nella relazione idraulica e negli elaborati, quote di sopraelevazione dal piano di campagna inserite nella relazione idraulica e negli elaborati di progetto ecc...).

Qualora necessario, si chiede anche di aggiornare l'elenco elaborati pervenuto in data 07/11/2024 e acquisito al PG 72513.

In merito agli elaborati sopra detti, si specifica che alcuni di essi sono stati trasmessi in data 02/10/2024 e acquisiti agli atti con ns. PG 63969 (Allegato 6 - schema di convenzione e Allegato 7 - Norme Tecniche di Attuazione - NTA), altri trasmessi in data 06/11/2024 e acquisiti agli atti con ns. PG 72090 (Schema di Accordo di programma e Allegato 4 - master plan del polo funzionale metropolitano integrato Selice-A14 di cui all'Addendum dell'AT e la ripartizione delle opere infrastrutturali fra i soggetti attuatori del polo funzionale e relativo cronoprogramma) ed in ultimo in data 07/11/2024 e acquisito agli atti con ns. PG 72513 il seguente: Allegato 1 - Elenco elaborati.

Pertanto non risultano aggiornati a seguito dell'espressione dell'assenso preliminare gli elaborati: Quadro Economico-Finanziario e Piano Economico-Finanziario, Stima di massima della perequazione metropolitana, Cronoprogramma, Soddisfacimento dei requisiti green logistic e Piano di Monitoraggio che risultano tuttavia acquisiti agli atti della CMBO con PG 62147 del 25/09/2024.

Si chiede a tal fine di verificare e recepire negli elaborati sopra detti le prescrizioni impartite in sede di assenso preliminare.

In particolare, per quanto nel merito specifico dell'allegato 9, si rimanda a quanto esplicitato al successivo cap. 7.2 in relazione al Piano di monitoraggio.

Con riferimento allo **Schema di Convenzione** si dà atto della proposta presentata in riferimento alla quale non si effettuano valutazioni puntuali, in quanto la stessa dovrà essere sottoscritta dal soggetto attuatore e dall'amministrazione comunale nel rispetto delle indicazioni fornite dal Comune per le parti di propria competenza e nel rispetto dei contenuti dell'Accordo di programma. Si chiede pertanto, a conferma di quanto già evidenziato anche in sede di assenso preliminare, che il Comune proceda prima della stipula della convenzione e in collaborazione con il soggetto attuatore, con un puntuale allineamento di tutte le disposizioni contenute nella stessa rispetto allo Schema di Accordo di programma e alle NTA così come verranno modificate a seguito del recepimento di tutte le prescrizioni di cui alla presente Relazione istruttoria (a titolo esemplificativo e non esaustivo: parametri urbanistici, cronoprogramma, modifiche alle previsioni dell'accordo di programma stesso, dotazioni territoriali e relativi obblighi del soggetto attuatore, ecc.).

Con riferimento alla **NTA** si chiede di portare a coerenza l'art. 4 "Efficacia e Varianti" con quanto previsto nel testo dell'AdP all'art. 18 "Durata e modifiche" pervenuto con nota PG 72090 del 06/11/24, con particolare riferimento a quanto stabilito in tema di modifiche di carattere sostanziale e non sostanziale.

Si specifica altresì che con riferimento alla lettera h) del medesimo articolo delle NTA, possono essere ricomprese tra le modifiche di natura non sostanziale anche

quelle riconducibili alla lett. h) "*variazione delle superfici permeabili*" fermo restando il rispetto della superficie permeabile pari a 64.370 così come valutato dalla ValSAT. Si chiede conseguentemente di allineare l'art. 18 dello Schema di Accordo.

Relativamente alle **informazioni antimafia interdittive** di cui agli artt. 84 e 91 del D. Lgs. n. 159 del 2011, si dà atto di quanto indicato all'art. 14 dello Schema di Accordo "Clausola risolutiva espressa (informazione antimafia)" e alla relativa documentazione acquisita agli atti della CMBO con PG 63969 del 02/10/2024. Si demanda tuttavia all'amministrazione comunale eventuali ulteriori verifiche sulle attestazioni acquisite.

### **6.3 Rigenerazione**

*L'articolo 50 comma 5 del PTM, prevede che "per accrescere l'attrattività e la competitività del sistema territoriale attraverso il miglioramento della qualità insediativa e dei livelli di sostenibilità, resilienza e metabolismo urbano, le trasformazioni da realizzarsi negli ambiti produttivi e nei poli funzionali metropolitani integrati e tali da comportare comunque consumo di suolo" [...], "nonché gli interventi da attuarsi a seguito della conclusione di accordi di programma ai sensi degli artt. 59 e 60 della medesima legge regionale n. 24/2017, devono essere sempre accompagnati da azioni per la rigenerazione degli insediamenti e dei contesti territoriali in cui si inseriscono, coerenti, congrue e corrispondenti all'entità delle trasformazioni previste."*

Si dà atto che il proponente ha individuato, in sinergia con l'amministrazione comunale, due aree nell'hub metropolitano di Imola finalizzate a progetti di forestazione metropolitana, quantificando l'aumento di massa arborea di circa 100 essenze.

Tuttavia al fine di meglio definire il progetto di cui sopra, richiamato all'art. 4 dello schema di Accordo di Programma, si chiede di procedere in fase di presentazione del titolo edilizio con la presentazione di tutti gli elaborati di progetto con un adeguato livello di dettaglio in accordo con l'amministrazione comunale stessa prevedendo, ad esempio, la redazione di una relazione generale, un quadro economico degli interventi, un cronoprogramma per la realizzazione degli stessi da attuarsi entro la presentazione della SCCEA del primo fabbricato, eventuale piano delle manutenzioni e ogni altro elaborato ritenuto utile dall'amministrazione comunale a specificare e garantire l'impegno del privato.

Le scelte progettuali degli interventi di rigenerazione indicati all'art. 4 di cui sopra dovranno essere coerenti con quanto previsto dall'art. 37 del PTM "forestazione metropolitana" nonché con le "[linee guida per la forestazione metropolitana](#)" e con i vigenti regolamenti del verde pubblico e privato del Comune di Imola.

Si evidenzia che nell'ambito delle azioni di rigenerazione possono essere ricompresi tutti gli interventi di cui all'art. 35 (e seguenti) del PTM e pertanto l'Amministrazione comunale può riservarsi, per ragioni di interesse pubblico, di

modificare la proposta di rigenerazione ipotizzata ferma restando la necessità che il S.A. contribuisca in maniera congrua e proporzionale rispetto alla trasformazione proposta.

In tema di rigenerazione appare utile evidenziare anche che l'art. 38 del PTM prevede apposite disposizioni atte ad incentivare la riduzione del consumo di suolo derivante dalla realizzazione degli spazi destinati a parcheggio pubblico. L'art. 9 della LR 24/2017 incentiva in particolare politiche per la riduzione dell'utilizzo delle autovetture private in contesti caratterizzati da un'elevata accessibilità sostenibile nei quali non trovano applicazione le disposizioni che stabiliscono standard di parcheggi pubblici e residenziali. Tali valutazioni possono essere effettuate dall'amministrazione comunale in sede di elaborazione del PUG anche rispetto alle nuove urbanizzazioni. Alla luce di quanto sopra si ritiene che l'amministrazione comunale possa effettuare le valutazioni di propria competenza con riferimento agli spazi dedicati alla sosta nel rispetto delle disposizioni della LR 24/2017 e del PTM condividendo le proprie valutazioni in sede di Collegio di vigilanza.

Relativamente a quanto sopra si chiede, conseguentemente, di aggiornare le NTA prevedendo l'impegno assunto dal S.A. rispetto agli interventi di rigenerazione aggiornando anche il Piano economico finanziario, il cronoprogramma e ogni altro documento ritenuto utile.

#### **6.4 Mobilità**

Si dà atto che le piste ciclabili di progetto sono alberate e illuminate come condiviso dall'Accordo Territoriale Selice-A14 all'art.6. Si chiede, pertanto, di riportare questo impegno nell'articolo 9 "Norme tecniche e progetti per la realizzazione delle Opere di urbanizzazione primaria interne ed esterne all'ambito" delle NTA.

Sulla base dei dati e delle analisi fornite nello studio di traffico valutato dal competente servizio Pianificazione della mobilità di CMBO e da ARPAE AACM si evidenzia, nonostante una leggera sottostima del traffico indotto per i veicoli pesanti, come negli scenari post-operam alcune intersezioni prese in esame presentino una diminuzione della performance funzionale fino ad un livello di servizio "D". Ne consegue quindi che il potenziale traffico aggiuntivo derivante, ad esempio, da altri interventi programmati dall'amministrazione comunale e tuttora in corso di valutazione nel contesto locale in oggetto, potrebbe comportare un aumento dei tempi medi di percorrenza.

Risulta quindi necessario e strategico monitorare il funzionamento delle intersezioni e delle rotatorie oggetto di studio del traffico con particolare attenzione ad alcuni archi stradali più critici, ovvero Via Selice, Via Lasie e la rotonda del casello autostradale, al fine di anticipare interventi e/o modalità gestionali (orari di accesso ai siti produttivi, indicazione del massimo numero di

veicoli accedenti/giorno, flussi di merci in termine di andamento degli ingressi/egressi al comparto, suddivisi per ora e tipologia di mezzo) necessari a mantenere il traffico entro limiti di accettabilità e funzionalità. Conseguentemente e sulla base di dette analisi, sarà eventualmente necessario programmare azioni di mitigazione dei disagi, oltre ad incentivare lo shift modale degli addetti verso modalità di trasporto più sostenibili (bus, piedi, bici, sharing mobility e car pooling) mediante politiche mirate di mobility management. A tal fine, si chiede di integrare l'allegato 9 - Piano di monitoraggio includendo tale matrice di analisi e di verifica.

Coerentemente con quanto richiesto in sede di assenso preliminare il progetto prevede, l'installazione di rastrelliere per il parcheggio delle biciclette (normali ed elettriche) coperte e che permettono di ancorare il telaio, identificate nell'elaborato n. 2.a.5 "Approfondimenti progettuali Aree parcheggio auto e bici - Postazioni di ricarica mezzi". Si chiede di specificare laddove necessario, anche negli altri elaborati di progetto e nelle NTA la tipologia e il numero di stalli previsti, sia di tipo normale che elettrificati in coerenza con il progetto proposto.

Si segnala altresì che negli elaborati 6.1.c "Progetto strada di urbanizzazione esterna all'ambito - Sezioni da A a H" e 6.1.c2 "Progetto strada di urbanizzazione esterna all'ambito - Sezioni stradali con indicazioni stratigrafia sottofondo" la sezione E-E' è differente dalla quotatura presente nell'elaborato 6.1.a "Studio planimetrico modifica accesso area Ex Cognetex". Si chiede di rettificare l'errore grafico rendendo coerenti tutti gli elaborati.

### **6.5 Green Logistics**

Preso atto dell'impossibilità di attuare quanto previsto in relazione ad una parte della fascia verde alberata pari a 5m, per via dell'interferenza con la fascia di rispetto del metanodotto si chiede, in coerenza con quanto richiesto in sede di assenso preliminare, di quantificare la massa arborea che non potrà essere piantumata e di individuare in accordo con il Comune un'area nell'ambito logistico o nell'hub metropolitano di Imola, dove prevedere la piantumazione delle alberature definendo con l'amministrazione comunale modalità, tempi e criteri per la compensazione.

Si ricorda anche in questo caso che tali misure dovranno rispondere ai già citati requisiti indicati nelle "linee guida per la forestazione metropolitana", del regolamento comunale del verde pubblico e privato.

Analogamente tutte le alberature previste sia nei parcheggi, nelle fasce verdi e nel verde pubblico e privato dovranno rispondere ai requisiti indicati nelle suddette "Linee guida" e nel Regolamento comunale sopra citato.

In merito al soddisfacimento del requisito ambientale di green logistics finalizzato all'inserimento di pannelli fotovoltaici su almeno il 70% della superficie delle coperture piane, si da atto che, come richiesto in sede di assenso preliminare, è

stato recepito nelle NTA che all'atto della presentazione del titolo edilizio finalizzato alla realizzazione dei fabbricati sia predisposta la relazione di calcolo del fabbisogno energetico del comparto relativa al dimensionamento dell'impianto fotovoltaico, in linea con l'elaborato grafico corrispondente.

Al fine di favorire la produzione di energia rinnovabile in ambiti produttivi e/o già urbanizzati, si chiede, in ogni caso, di allineare le NTA con quanto previsto all'articolo 8 lettera e) dello schema di AdP che prevede la massimizzazione dell'impianto mediante la copertura del 100% dei coperti con pannelli fotovoltaici. Si evidenzia che tale requisito dovrà essere verificato quale presupposto per il rilascio del primo titolo edilizio relativo al primo fabbricato.

Si dà atto di quanto dichiarato nel documento "0.a - Accordo Programma" depositato dall'amministrazione comunale e acquisito agli atti della Città Metropolitana di Bologna con PG 62147 del 25/09/2024 in cui all' "allegato 5 - VERIFICA DEI REQUISITI GREEN LOGISTICS" si dichiara soddisfatto il requisito di 1 albero ogni 2 posti auto in coerenza con gli elaborati progettuali 2.a.1, 2.a.2, 2.a.3, 2.a.4 e 2.a.5..

Tuttavia, parrebbe che dagli elaborati sopra citati, non risulti soddisfatto tale specifico requisito che attiene alla progettazione di una alberatura ogni due posti auto. A riguardo, anche l'articolo 9 delle NTA conferma tale disallineamento laddove si prevede che *"I parcheggi pubblici sono dotati di alberature e/o idoneo equipaggiamento vegetale secondo il progetto allegato al Piano; i parcheggi prevedono l'impianto di almeno un albero quattro posti macchina."*

Si chiede pertanto di correggere l'articolo 9 delle NTA prevedendo quanto sopra. Si chiede altresì di provvedere con una verifica degli elaborati rettificando eventuali disallineamenti presenti negli stessi al fine di garantire il soddisfacimento del requisito di 1 albero ogni 2 posti auto di tutti i parcheggi pubblici e privati (ad eccezione di quelli dei mezzi pesanti) come previsto dal Glossario n.2 del PTM "Green Logistics".

In merito alle fasce verdi alberate previste dal Glossario n.2 del PTM "Green Logistics" si dà atto che il progetto prevede, con riferimento al perimetro del polo logistico verso la campagna e verso gli usi residenziali, una fascia verde rispettivamente di 30 m e di 20 m.

In ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 7 comma 3 dell'AT Selice-A14, si evidenzia la necessità di prevedere nel progetto del verde, e per la fascia verde perimetrale a est avente profondità di 30 m, un doppio filare alberato e di effettuare una verifica sulla profondità della fascia alberata prevista a sud a ridosso del fabbricato residenziale anche in funzione delle valutazioni effettuate dagli enti competenti in materia di impatto acustico (par. 7.1).

## **6.6 Rischio idraulico e alluvionale**

Come evidenziato nella relazione istruttoria di ARPAE AACM, *"l'area è interessata da pericolosità idraulica P2-M, sia sul Reticolo principale, sia sul Reticolo secondario. Lo Studio idraulico 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". Tale indicazione non è riportata nelle NTA. Si raccomanda di riportare nelle NTA la sopraelevazione del piano campagna di progetto, nonché l'ulteriore sopraelevazione degli edifici in termini coerenti con quanto riportato nello studio idraulico e di rendere tali indicazioni cogenti."*

Si chiede di integrare le NTA all'articolo 10 "Progetti edilizi" e le tavole progettuali laddove necessario (a titolo esemplificativo e non esaustivo: progetto planivolumetrico, piante, sezioni stradali, ecc...) specificando la quota di sopraelevazione del piano campagna di progetto, nonché l'ulteriore sopraelevazione degli edifici in termini coerenti con quanto riportato nello studio idraulico, rendendo tali indicazioni cogenti e non indicative.

Con riferimento alle quote indicate si evidenzia altresì un disallineamento tra quanto rappresentato negli elaborati progettuali e quanto prescritto dalla relazione idraulica (a titolo esemplificativo si segnala ad esempio che negli elaborati progettuali alcune infrastrutture stradali non risultano coerenti rispetto alle quote risultanti dalla relazione idraulica stessa). Si chiede pertanto di procedere con una verifica aggiornando e allineando puntualmente gli elaborati e le tavole di progetto in piena coerenza con le quote indicate nella relazione idraulica.

Infine, in relazione alle valutazioni di compatibilità idraulica e di gestione del piano di rischio alluvione appare opportuno porre l'attenzione sugli ultimi eventi alluvionali che hanno colpito il territorio metropolitano (maggio 2023, settembre 2024, ottobre 2024). Si suggerisce, a tal fine, di valutare in sede di progettazione esecutiva e di presentazione dei titoli abilitativi la necessità di confermare le valutazioni effettuate e le asseverazioni rese in materia di rischio idraulico da parte del tecnico incaricato, sulla base degli ultimi dati pluviometrici e tiranti idraulici. Si suggerisce, altresì, di valutare la necessità di prevedere pompe di sollevamento in corrispondenza delle quote di progetto più basse (es. baie di carico) al fine di scongiurare situazioni di allagamento delle aree di lavoro.

## **7. Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (ValSAT)**

La Città Metropolitana di Bologna, in qualità di Autorità competente, si esprime nel procedimento in oggetto, in merito alla valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT), previa acquisizione delle osservazioni presentate. Inoltre, la Direttiva Regionale approvata con Deliberazione di Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna n. 1795 del 31/10/2016 "Approvazione della direttiva per lo svolgimento delle funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. 13/2005, in sostituzione della direttiva approvata con DGR n. 2170/2015", prevede che l'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana (AACM) di ARPAE predisponga una relazione istruttoria, propedeutica al Parere motivato della Città Metropolitana di Bologna (Allegato 1).

Con nota PG 70620 del 29/10/2024 ARPAE AACM ha trasmesso il documento "Istruttoria di VAS/ValSAT dell'Accordo di Programma" mediante la quale sono stati valutati gli effetti ambientali dell'insediamento di grande logistica in oggetto.

Nell'ambito della fase preliminare del procedimento sono pervenuti i seguenti pareri formulati dagli enti invitati alla conferenza preliminare, comprensivi dei pareri degli Enti Ambientali, trasmessi dal Comune di Imola in data 19/01/2021 e acquisiti al PG 3564, oggetto della valutazione della proposta di Accordo di Programma in variante:

- ATERSIR
- Aeronautica militare
- Comando militare Esercito
- AUSL Imola Sanità Pubblica
- Autostrade per l'Italia spa
- Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio
- Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale
- HERA spa – Inrete
- ARPAE APAM
- Consorzio Utenti Canale dei Molini di Imola e Massa Lombarda
- SRM Reti e Mobilità Srl

Successivamente al deposito della proposta di Accordo di Programma in oggetto, conclusasi in data 27/05/2024, nell'ambito della Conferenza di Servizi decisoria convocata dal Comune di Imola per l'esame della documentazione prodotta in esito all'assenso preliminare, sono stati formulati i seguenti ulteriori pareri, acquisiti agli atti della CMBO al PG 63969 del 02/10/2024:

- AUSL
- ARPAE APAM
- Autostrade per l'Italia spa

## **7.1 Acustica**

Alla luce dei dati e delle analisi fornite nello studio acustico aggiornato, che dimostra la compatibilità degli usi previsti dall'insediamento logistico, sulla base dei manufatti edilizi in progetto e degli orari lavorativi programmati (6-22), si configura il rispetto dei limiti assoluti e differenziali, prevedendo altresì l'installazione di idonee misure di mitigazione (pannelli, asfalto, ecc..).

Con riferimento a quanto sopra si richiama quanto evidenziato da ARPAE APAM, che di seguito si riporta: *"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."*

La relazione di ARPAE AACM evidenzia inoltre che, *"lo studio acustico è stato elaborato su diverse ipotesi non attualmente verificabili, pertanto, come dichiarato*

*dallo stesso estensore, dovrà essere ripetuto in fase di ottenimento del permesso di costruire. Si raccomanda in quella fase di inserire tutte le sorgenti effettive comprese quelle di gestione dell'attività (ad esempio numero e tipo di UTA, manovre in retromarcia, cicalini, numero di carichi e scarichi effettivi dalle baie, etc)."*

Si chiede pertanto di recepire le indicazioni di ARPAE circa la necessità di integrare lo schema di Accordo di programma (art. 8) e le NTA indicando che l'attività lavorativa sarà svolta dalle ore 6 alle ore 22, e che eventuali "modifiche alle sagome degli edifici o allo schema orario delle attività comportano la rielaborazione dello studio acustico".

Per quanto riguarda il contenimento dell'impatto acustico si rimanda, tuttavia, alle valutazioni effettuate dagli Enti competenti e da ARPAE AACM alle quali dovrà essere fornito apposito riscontro con riferimento, anche, alla necessità di prevedere, in sede di titolo abilitativo un'adeguata rappresentazione di raggi di curvatura e degli spazi di manovra, alla necessità di rivalutare le analisi trasportistiche a seguito della esatta definizione delle attività insediate, alla necessità di prevedere il monitoraggio acustico ecc....

Infine, con riferimento alla eventuale modifica dei turni lavorativi che si dovessero rendere necessari, occorre ricordare anche le disposizioni di cui all'art. 11 dello schema di Accordo di programma "Obblighi e attività relativi al servizio di trasporto pubblico per i lavoratori".

## **7.2 Piano di monitoraggio**

Il Piano di Monitoraggio, in linea con quanto previsto all'art. 18 del D.Lgs 152/2006 e dall'art. 18 della L.R. 24/2017, ha il compito di definire gli indicatori pertinenti indispensabili per il monitoraggio, esaminare tutti gli effetti attesi sui sistemi ambientali e territoriali, nonché definire le modalità di svolgimento e di informazione sugli esiti dello stesso, valutando eventuali misure correttive o mitigative.

L'AdP prevede all'art. 13 che il S.A. *"si impegni ad adottare un piano di monitoraggio semestrale per un periodo di 3 anni dall'insediamento dell'attività, da inviare ogni 6 mesi al Collegio di Vigilanza"*.

A tale fine tra gli allegati allo Schema di AdP approvato in sede di assenso preliminare è presente il "Piano di monitoraggio dei requisiti Green Logistics" (Ex Allegato 6). Confermando la necessità che il piano di monitoraggio costituisca un allegato all'Accordo di programma definitivo (Allegato 9) si chiede di aggiornare ed integrare tale documento rinominandolo "Piano di Monitoraggio" e prevedendo tutti i monitoraggi previsti nell'attuazione dell'intervento indicati all'art. 13 dello schema di Accordo e di quelli previsti in recepimento delle prescrizioni impartite dagli Enti e dalla presente relazione. Si evidenzia che la matrice inquinamento dell'aria dovrà prevedere il monitoraggio relativo agli inquinanti PM10, NOx, SO2, COV, NH3, in ottemperanza all'art. 27 comma 2 del PAIR 2030.

Come evidenziato da ARPAE AACM in merito alle nuove piantumazioni di alberature, si sottolinea che il Piano di monitoraggio dovrà inoltre tenere in considerazione "che gli impianti dovranno essere irrigati adeguatamente" e che "dovrà essere garantita la sostituzione degli esemplari morti". A tal fine si chiede di aggiornare in tal senso le NTA.

Si chiede infine di rinominare conseguentemente l'allegato "Verifica requisiti Green Logistics" come "Soddisfacimento dei requisiti Green Logistics" (Allegato 8).

### **7.3 Ulteriori raccomandazioni di cui alla relazione istruttoria di ARPAE AACM**

Con riferimento alla Relazione istruttoria di ARPAE AACM si chiede di produrre tutti i chiarimenti e/o approfondimenti richiesti con la nota PG 70620 del 29/10/2024 allegata alla presente Relazione, anche con riferimento al tema della tutela degli elementi della centuriazione e della verifica della superficie permeabile di progetto, prevedendo il necessario allineamento e/o aggiornamento degli elaborati.

Con riferimento alla superficie permeabile occorre tuttavia precisare che dall'analisi della documentazione di progetto pare che *"i calcoli della superficie permeabile risultano ancora poco chiari e contraddittori, nonostante le richieste di integrazioni (...)"* A tal fine si richiama la necessità di allineare gli elaborati ove ritenuto necessario e quanto già indicato nel paragrafo 6.2.

## **8. Compatibilità con le condizioni di pericolosità sismica locale**

In applicazione dell'art. 5 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n.19/2008, la Città metropolitana esprime il parere in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio nell'ambito della fase conclusiva. Si allega a tal fine il "Parere in materia di vincolo sismico e verifiche di compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti geologici ed idrogeologici" (allegato 2) agli atti della Città Metropolitana di Bologna con PG 67855 del 18/10/2024.

## **9. Conclusioni**

Sulla base di quanto sopra esposto la presente Relazione istruttoria è redatta ai fini della valutazione, da parte del competente organo metropolitano, degli aspetti inerenti la variante alla pianificazione urbanistica (PSC, RUE e POC) comprensiva della Valsat, dando atto altresì che l'approvazione dell'Accordo di programma avverrà ai sensi del comma 8 dell'art. 60 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n. 24/2017 con Decreto del Sindaco metropolitano di Bologna.

Con la presente Relazione si esprime un parere favorevole sulla proposta in oggetto e sulla Valsat a condizione che siano accolte e integrate tutte le richieste formulate nella presente istruttoria e le prescrizioni impartite dagli Enti competenti, dai soggetti partecipanti e da ARPAE AACM (relazione istruttoria

acquisita agli atti della Città Metropolitana di Bologna con PG 70620 del 29.10.2024).

## **10. Allegati**

- Allegato 1 - Istruttoria di VAS/ValSAT di ARPAE AACM, acquisita agli atti della Città Metropolitana di Bologna con PG 70620 del 29/10/2024.
- Allegato 2 - Parere in materia di vincolo sismico e verifiche di compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti geologici ed idrogeologici, agli atti della Città Metropolitana di Bologna con PG 67855 del 18/10/2024.

I funzionari

Servizio pianificazione del territorio  
Arch. Luca Montanari  
Ing. Beatrice Silvano

La Responsabile

Servizio pianificazione del territorio  
Arch. Maria Grazia Murru  
(Documento firmato digitalmente)