

**Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 34377/2024**

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

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

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

**Autorità procedente: Comune di Imola**

**PREMESSO CHE:**

- in data 30/11/2022 (PG/2022/197709) il Comune di Imola ha indetto la Conferenza dei Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, comma 2, L. 241/1990 e *smi*, finalizzata all'espressione dell'assenso preliminare ex art. 60 della L. R. 24/2017 all'Accordo di Programma in variante agli strumenti urbanistici comunali per la realizzazione di un insediamento logistico nell'ambito APF6 Multisala, sito in via Selice presso il casello autostradale, invitando a partecipare:
  - Città Metropolitana di Bologna - Servizio Pianificazione e Servizio Viabilità
  - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
  - ARPAE
  - AZIENDA USL di Imola
  - ATERSIR
  - Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po
  - Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale
  - Autostrade per l'Italia spa
  - HERA spa
  - Area Blu S.p.a.
  - SNAM Rete Gas
  - Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile - Direzione Generale per le strade e autostrade - Ufficio Territoriale di Bologna
  - Ministero della Difesa - 6° Reparto Infrastrutture – Ufficio Demanio e Servitù Militari;
- in data 20/02/2024, con PG/2024/33169, ARPAE AAC Metropolitana ha inviato alla CM BO il contributo propedeutico all'espressione dell'assenso preliminare;
- con Atto del Sindaco metropolitano n. 50 del 05/03/2024, la CM BO ha espresso l'assenso preliminare all'Accordo di programma in variante alla pianificazione urbanistica ai sensi dell'art. 60 L.R. 24/2017 finalizzato alla realizzazione dell'ambito denominato APF.6, in attuazione dell'atto di addendum all'accordo territoriale Selice-A14 e dell'accordo territoriale per gli ambiti produttivi del Nuovo Circondario Imolese;
- in data 30/07/2024 (PG n. 52066/2024 della CM BO) il Comune di Imola ha indetto la Conferenza dei Servizi, in forma semplificata e in modalità asincrona, invitando ad esprimere parere:

- AUSL
- ARPAE
- Agenzia Regionale per la sicurezza territoriale e Protezione Civile
- Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po
- Regione Emilia-Romagna - Area Difesa del Suolo, della Costa e Bonifica
- in data 2/10/2024 (PG n. 63969/2024 della CM BO) il Comune di Imola ha attestato che gli elaborati della “Proposta di Accordo di Programma in variante al PSC, RUE e POC vigenti per insediamento di grande logistica nell’ambito APF6 e opere viarie tra Via Selice e Via Fossetta ai sensi dell’art. 60 della LR 24/2017” sono stati depositati per la libera visione dal 27/03/2024, presso l’Ufficio Tecnico Pianificazione Urbanistica del Comune di Imola e pubblicati sul sito web del Comune alla pagina “Sportello Edilizia” e “Amministrazione Trasparente” e ha dichiarato che non risultano pervenute al Protocollo Generale dell’Ente osservazioni entro il termine stabilito di giorni 60 (sessanta) a decorrere dal 27/03/2024 e cioè entro il 27/05/2024
- con comunicazione del 7/10/2024, in atti al PG/2024/180671, 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 28/10/2024 e ha comunicato che la documentazione di riferimento è disponibile per la consultazione in formato digitale al seguente indirizzo:

F:\PIANIF-TERR\PTCP\00\_ACCORDI TERRITORIALI\_PTCP\00\_AMBITI  
PRODUTTIVI\06\_NCI\05\_LOGISTICA Imola\01\_AdP APF.6\02\_Conclusiva\01\_conf  
conclusiva

#### **CONSIDERATO CHE:**

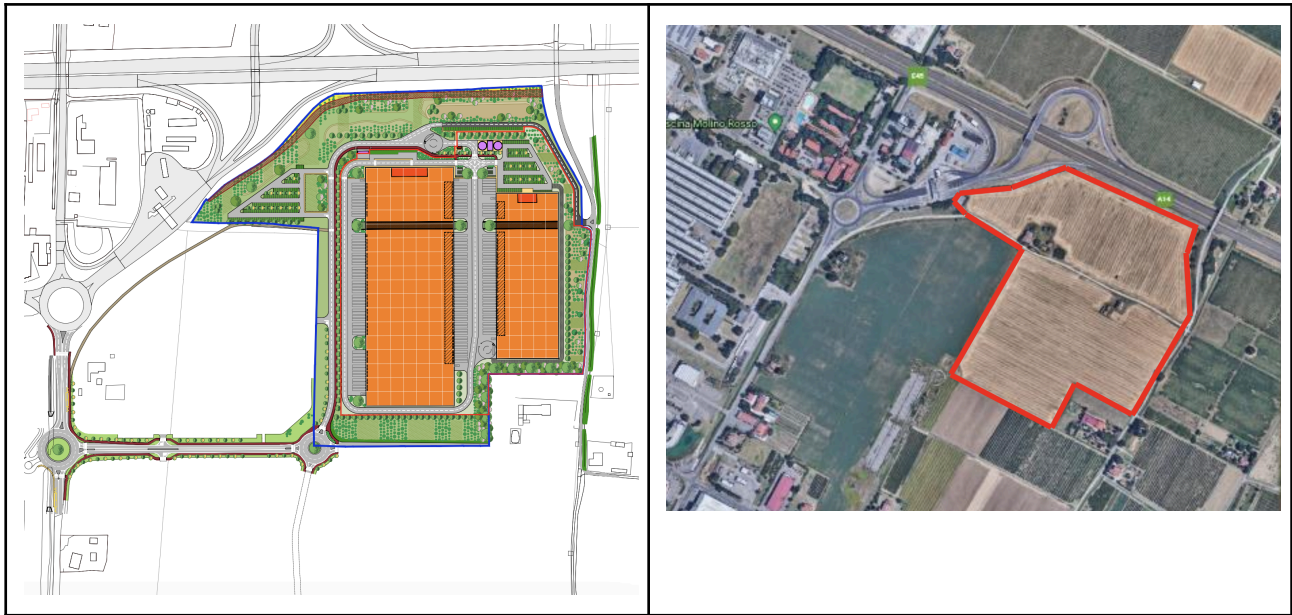
L’intervento insiste su un APF.6 (Ambito Poli Funzionali) che, in base al PSC, è un’area ad elevata specializzazione funzionale, in cui sono concentrate funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, sanitaria, culturale, sportiva, ricreativa, turistica, termale e della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

Il documento di VALSAT afferma che “Lo strumento di attuazione dell’ambito sarà un Accordo di Programma di iniziativa privata”.

Si rileva che, all’atto dell’emissione della presente relazione istruttoria, il Comune di Imola non ha trasmesso il testo definitivo dell’Accordo di Programma.

Per la Valsat si è considerato il documento “Relazione valsat.pdf” presente all’interno della cartella indicata nella richiesta della CM BO.

Il progetto prevede due edifici adibiti a magazzino e, parzialmente, ad uffici/spogliatoi, una guardiania e annessi tecnici (serbatoio e centrale sprinkle)



I parametri urbanistici e le dotazioni territoriali (standard urbanistici) previsti dal progetto all'interno dell'ambito sono le seguenti:

- superficie territoriale: 162.630 mq
- superficie utile massima 60.000 mq.;
- superficie accessoria massima 3.000 mq.;
- parcheggi pubblici: n. 177 posti auto per mq. 8.577, superiore al 5% della Superficie territoriale;
- verde pubblico mq. 21.950 superiore al 10% della Superficie territoriale;
- superficie Permeabile complessiva mq. 64.370 superiore al 30% della Superficie territoriale (minimo di riferimento secondo i criteri APEA e PTM);
- parcheggi pertinenziali: n. 1.176 posti auto virtuali per 25.310 mq., superiori a 1 posto auto ogni 150 mq di Su o 1 posto auto ogni 400 mq di Superficie fondiaria (minimo da RUE vigente).

Nella "Relazione di controdeduzioni al contributo istruttorio per l'assenso preliminare di CMBO DEL 27/02/2024" è stato specificato che per segnalare in maniera più analitica e approfondita il parametro dei parcheggi privati, sono stati suddivise, nella tabella dell'elaborato 2.a.2 Planimetria di progetto - Verifiche urbanistiche, le quantificazioni di parcheggi per auto e parcheggi per tir:

Parcheggi auto: 4.530 mq (pa virtuali 227) - 137 pa

Parcheggi tir: 18.980 mq (pa virtuali 949) - 6 posti tir + 131 baie

TOTALE 23.510 mq (1.176 pa virtuali) - 137 pa + 6 posti tir + 131 baie

Inoltre sono stati inseriti n. 40 posti moto nelle aree parcheggio a nord degli edifici

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

Sono comprese nel piano opere di urbanizzazione primaria:

*interne all'ambito*:

- le strade e vie pedonali e ciclabili;
- le fognature;

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

*esterne all'ambito* (realizzazione e cessione gratuita):

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

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

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

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

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

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

La "Relazione di controdeduzioni al contributo istruttorio per l'assenso preliminare di CMBO DEL 27/02/2024" specifica che:

- l'uso d9) (residenza custode) è stato eliminato
- è stata operata, come richiesto, una nuova formulazione delle fattispecie che non generano Variante all'ADP, pur mantenendo una flessibilità in fase di rilascio del PDC dei fabbricati di progetto nelle aree fondiarie private

In sede di assenso preliminare era stato chiesto anche di fornire un dettaglio progettuale sugli edifici tale da consentire ad AUSL di esprimere parere. La Relazione di controdeduzioni rimanda agli elaborati 2.d.1 Progetto degli edifici - Planimetrie, 2.d.2 Progetto degli edifici - Prospetti e sezioni che però, da quanto descritto nel file ELENCO ELABORATI. pdf non sono stati modificati in questo senso.

Con comunicazione del 12/09/2024 indirizzata ad AUSL, il Comune di Imola ha specificato che:

- 1) il livello di progettazione dell'Accordo di Programma è di tipo definitivo solo per le opere di urbanizzazione, mentre per gli edifici il progetto di dettaglio verrà presentato successivamente alla chiusura dell'Accordo stesso e sarà sottoposto al vs parere prima del rilascio del relativo titolo edilizio. Pertanto i dati delle superfici dei diversi ambienti e i parametri illuminazione-ventilanti e di riscaldamento non sono oggetto dell'Accordo di Programma.
- 2) La relazione elaborato 3b al punto 2.1.1 cita la denominazione "APF6 Multisala" per l'ambito di intervento in quanto si tratta dell'analisi degli strumenti urbanistici vigenti attualmente. La variante proposta rinominerà l'ambito come "APF6: Polo grande logistica", come indicato nell'elaborato 3b\_1 Varianti agli strumenti urbanistici comunali"
- 3) nell'elaborato 2.a.1 si trovano indicati i marciapiedi per l'accesso pedonale alle strutture
- 4) nell'elaborato 2.a.1 è indicato il fabbricato di guardiania posto all'ingresso del complesso logistico (edificio in colore marrone-bordeaux)

#### Variante al PSC:

modifica dell'Elaborato "B Norme Tecniche di Attuazione per l'individuazione del polo funzionale" nell'art. 5.4.1 "Ambiti Polifunzionali";

#### Variante al RUE:

3.1 modifica della "Scheda APF6 contenuta nelle NTA Tomo III Allegato 1 Ambiti a disciplina speciale" per:

- ridenominazione dell'Ambito in "APF6 Polo grande logistica";
- modifica degli obiettivi delle trasformazioni;
- adeguamento degli standard urbanistici agli usi logistici previsti (funzione produttiva) con l'incremento del verde pubblico da realizzare da 3000 mq a 18.000 mq, con eliminazione della previsione di monetizzazione e la riduzione dei parcheggi pubblici da 21.000 mq a 8.200 mq;
- incremento della SU massima da 46.000 mq a 60.000 mq e della Superficie complessiva da 60.000 mq a 63.000 mq;
- individuazione delle opere di viabilità di interesse pubblico e necessarie alla sostenibilità dell'intervento a carico del Soggetto Attuatore;
- eliminazione degli usi commerciali e terziari e inserimento degli usi produttivi tra cui la specificazione dell'uso di grande logistica incluso nell'uso D3 del RUE;

3.2 modifica della "Tavola 1a Foglio 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).

#### Variante al POC

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 con modifica dei seguenti elaborati:

- 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.

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

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

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

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

Inoltre:

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

Nella “Relazione di controdeduzioni al contributo istruttorio per l’assenso preliminare di CMBO DEL 27/02/2024” in merito alle ragioni di di interesse pubblico è specificato che *“si prevede di effettuare un intervento di piantumazione di essenze arboree in n. 2 aree pubbliche site all’esterno dell’Ambito, prevedendo la necessaria integrazione all’Accordo”*.

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

Per quanto riguarda la coerenza con il Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Bologna (Delibera Consiglio della Città Metropolitana n.16/2021) l’ambito è classificato come “*polo*”

*metropolitano superiore*” a marcata caratterizzazione commerciale e interno al riconosciuto hub produttivo per il quale si rende necessaria la stipula di un accordo territoriale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Per quanto riguarda i vincoli l'intervento deve rispettare le distanze dalla strada e dai gasdotti e rispettare le norme relative alle zone di tutela della centuriazione (art. 2.2.4 PSC) e cioè che la nuova edificazione deve avvenire ortogonalmente agli assi della centuriazione, mantenendo le strade vicinali orientate secondo gli stessi assi con una larghezza massima di 4 m. Inoltre si tratta di ambito di "Potenzialità archeologica livello 2" (art. 2.2.6 NTA del PSC)

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

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

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

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

L'analisi delle alternative viene ripresa nella "Relazione VALSAT" aggiornata del 05/07/2024.

Qui si precisa che lo strumento urbanistico proposto ricade nel Titolo IV Capo II della LR 24/17 "Strumenti negoziali" e non nel Titolo III Capo I "Strumenti di pianificazione".

Si ribadisce che la pianificazione comunale (attraverso le previsioni del PSC), la pianificazione sovracomunale (che con il PTM ha inserito Imola tra i 4 hub dove risulta possibile realizzare la grande logistica) e l'Accordo Territoriale per il Polo funzionale metropolitano integrato "Selice-A14" (che prevede all'art. 2 la possibilità di insediare l'uso per grande logistica) e il successivo Addendum abbiano già verificato le possibili soluzioni alternative all'attivazione dell'uso per grande logistica nell'ambito APF.6 nella sede propria delle scelte di pianificazione urbanistica comunale e di rango metropolitano.

La proposta di Accordo di Programma, infatti, si propone di realizzare 60.000 mq di SU ad uso grande logistica in area strettamente connessa alla rete infrastrutturale viaria (A14).

Esaminando le eventuali alternative localizzative previste dal POC 2017-2022 vigente del Comune di Imola dei 15 ambiti di rigenerazione/espansione previsti dal POC solo 5 riguardano ambiti per usi produttivi (nessuno di questi è un ambito di rigenerazione/riqualificazione).

Tra questi l'ambito più grande è quello individuato come ASP\_AN2.9 "Lasie Selice" inserito nel medesimo Accordo Territoriale dell'Ambito APF.6 che, in ogni caso, prevede una capacità edificatoria di poco superiore a 30.000 mq SU e, pertanto, di circa la metà di quanto l'Accordo di Programma prevede di attivare.

Si precisa, infine, che nell'ambito ASP AN 2.9, alla data odierna non risulta assentito l'uso a grande logistica.

Tutti gli altri ambiti inseriti nel POC vigente hanno una dimensione inferiore e sono localizzati a distanze superiori dal casello A14 di Imola.

Analizzando le eventuali alternative localizzative previste dal RUE vigente al TOMO III Allegato 1 del Comune di Imola emerge che degli ambiti previsti dal RUE, per lo più già attuati o in fase avanzata di attuazione, sono:

APF.7 "Autoparco" collocato lungo l'asse della via Selice;

N25B "Lasie-Molino Rosso" collocato lungo via Molino Rosso.

Entrambi, sebbene collocati in prossimità del casello autostradale A14 (anche se in localizzazione più distante rispetto a quella dell'Ambito APF.6) hanno una dimensione, in termini di capacità edificatoria pari a circa la metà dell'ambito APF.6 (19.500 mq per APF.7 E 36.000 mq per N25B).

Si segnala inoltre che, alla data odierna l'uso a grande logistica non è assentito dal RUE vigente.

Dall'esame svolto, come peraltro confermato dalla strumentazione urbanistica comunale e metropolitana, si conferma che per dimensioni, destinazione d'uso e localizzazione, nessun altro ambito previsto dalla strumentazione urbanistica vigente del Comune di Imola può rappresentare una valida alternativa localizzativa alla realizzazione di 60.000 mq SU per usi a grande logistica nell'Ambito APF.6.

#### L'intervento non interessa aree della Rete Natura 2000

Il progetto prevede l'attuazione dell'ambito APF.6 che presenta una superficie territoriale di 162.630 mq. Il progetto prevede una SU = 60.000 mq, destinata in massima parte alla realizzazione di due edifici a uso logistico:

- Magazzino 1 (due piani per tot 38.606 mq)
- Magazzino 2 (due piani per tot 19.315 mq)

La rimanente SU è destinata ad uffici, annessi tecnici e una guardiola.

Al fine di evitare ripetizioni, per le componenti ambientali si riportano le principali valutazioni svolte

e le modifiche più significative introdotte a seguito delle richieste di integrazioni successive alla relazione istruttoria preliminare, alla quale si rimanda per gli aspetti qui non trattati.

### **Traffico**

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

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

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

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

I flussi di traffico sono stati ricondotti a veicoli equivalenti adottando un coefficiente di omogeneizzazione pari a 2 per i veicoli pesanti, poi rivisto a 3 con le integrazioni.

A seguito delle richieste della CM sono stati rivisti i flussi indotti derivanti anche dagli sviluppi degli ambiti adiacenti all'area APF.6, con distinzione dei calcoli riportati nello Studio del traffico (aprile 2023) e l'uso degli specifici indici esplicitati nell'integrazione 2023, il che ha portato ad una riduzione dei flussi previsti per l'area APF.6. Per l'intervento di grande logistica del lotto APF.6, applicando il glossario del PTM e considerando che non è nota la tipologia di Logistica che si intende insediare, vengono adottati i seguenti parametri:

- addetti: 1/200-300 mq Su
- conferitori-prelevatori: 1/250-300 mq Su

per un totale di transito complessivo corrispondente a circa 800-1.020 veic.eq./giorno.

Secondo i dati forniti dalla Proprietà/Committenza «*gli accessi presso l'insediamento in progetto avverranno dalle 6.00 alle 22.00, ossia durante il solo periodo diurno.*

*Per quanto concerne il personale impiegato si considera conservativamente che ogni dipendente effettui lo spostamento casa-lavoro con la propria autovettura e si ipotizza che circa 50 lavoratori preposti agli uffici saranno assunti con contratto giornaliero (9.00-18.00) e 250 invece lavoreranno su 2 turni di 8 ore ciascuno (6.00-14.00, 14.00-22.00) in modo da coprire le 16 h di operatività dell'ambito logistico.*

*L'intervento presenta due edifici logistici per un ammontare di superficie utile (SU) di 60.000 mq e con un totale di n.131 baie di carico. Si ipotizza di quantificare un flusso di mezzi pesanti distribuito su due fasce giornaliere pari a 1 tir ogni 6.000 mq di immobile. Di conseguenza la quantità di mezzi in ingresso e uscita ammonterebbe a 100 mezzi in movimentazione per la mattina (50 ingressi e 50 uscite) e 100 mezzi in movimentazione per il pomeriggio/sera (50 ingressi e 50 uscite). In questo modo viene limitato l'impatto acustico dell'impianto poiché non viene saturata la capacità massima di numero di baie, ma soltanto per 50 baie contemporaneamente».*

Le nuove attività sono destinate ad apportare flussi direzionali sulla rete viaria circostante, stimati in 1.116 veicoli aggiuntivi (886 attratti + 230 generati) in fascia oraria di punta mattutina (AM) e 2.238 veicoli aggiuntivi (978 attratti + 1.260 generati) in fascia pomeridiana (PM). Dal confronto tra gli scenari Ante e Post Operam si è verificato che i flussi generati ed attratti dai comparti previsti dal progetto porteranno ad un aumento medio all'incirca del 24% durante il picco della mattina, mentre maggiormente alto alla sera con un incremento medio del 36%. Nello scenario a 10 anni tali valori diventano rispettivamente +34% e +46%.

Nello studio di traffico si afferma che le intersezioni non mostrano significativi fenomeni di congestione nelle condizioni di circolazione sulla rete.

La "Relazione di controdeduzioni al contributo istruttorio per l'assenso preliminare di CMBO DEL 27/02/2024" specifica che:

- per quanto riguarda carico urbanistico e mobilità è stato aggiunto un paragrafo di approfondimento nell'analisi trasportistica e nella Valsat
- nell'elaborato 2.a.5 Approfondimenti progettuali - Aree parcheggio auto e bici - Postazioni di ricarica mezzi si trovano di dettagli sugli stalli per biciclette;
- per quanto riguarda il tratto M-N della ciclabile, non trattandosi di opere a carico del Soggetto Attuatore dell'APF.6, non sono state rappresentate negli elaborati grafici, come tutte le altre opere non di pertinenza di APF.6;

Sempre nella relazione istruttoria della CM per l'assenso preliminare (pag. 13) era stata chiesta anche una planimetria, eventualmente revisionata in senso di minimizzazione del consumo di suolo, del disegno stradale interno al comparto che dimostri la possibilità per i mezzi pesanti di effettuare le manovre alle baie e di entrata/uscita dal lotto. Tale planimetria non è stata fornita.

## **Rumore**

E' stata presentata una nuova valutazione acustica datata luglio 2024.

Dal punto di vista progettuale l'approvazione di un accordo di programma prevede la progettazione definitiva di tutte le opere di urbanizzazione a carico degli attuatori e pertanto anche il livello di progettazione dei fabbricati e della distribuzione delle sorgenti fisse significative per la valutazione dell'impatto acustico è stata anch'essa definita in modo puntuale.

L'accordo di programma prevede puntualmente la realizzazione di un Polo per la Grande Logistica che abbia una fascia oraria di utilizzo diurna dalle 6 alle 22.

Si sottolinea comunque che la costruzione del fabbricato sarà assoggettata ad un Permesso di Costruire per cui sarà oggetto di una ulteriore Valutazione di Impatto Acustico.

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

Si evince come l'area sia stata inserita in Classe V di progetto, con limite diurno di 70 dBA e notturno di 60 dBA.

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

Sono stati individuati i recettori potenzialmente più esposti:

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

Dall'analisi dei livelli massimi elaborati si evince:

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

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

Nello stato di progetto l'introduzione delle nuove sorgenti sonore induce un superamento dei limiti di legge presso R11 (residenziale). Per tale ragione è stato necessario adottare un intervento di mitigazione, consistente nell'inserimento di una barriera acustica alta 3 metri e lunga circa 80 metri, posta dal vertice sud ovest dell'edificio più piccolo lungo il bordo della carreggiata della strada della nuova viabilità interna verso sud. La barriera è formata da un terrapieno di altezza 3 metri.

## Aria

Nello studio presentato si afferma che le concentrazioni stimate sono risultate essere non significative in relazione ai valori limite per la qualità dell'aria previsti dal D.Lgs 155/10 e che gli incrementi di concentrazione sono risultati non significativi.

Nella Relazione di controdeduzioni è specificato che *“la "non significatività" associata all'impatto atmosferico deriva dalla valutazione degli incrementi di concentrazione che sono risultati molto modesti in corrispondenza di tutti i ricettori indagati. Con tale terminologia non si intende pertanto escludere che non vi sia un potenziale impatto che, chiaramente, è presente in quanto legato direttamente all'incremento di traffico veicolare sulla viabilità interessata dall'intervento. Pertanto, con il termine "non significativo" si intendeva sostanzialmente affermare che l'impatto è considerato modesto, e comunque tale da non comportare alcun rischio di compromissione della matrice ambientale su cui interagisce e che non necessita di misure dirette di mitigazione”*

In sede di assenso preliminare era stato chiesto anche di quantificare il bilancio tra la CO2 prodotta a seguito dell'intervento e quella compensata dal progetto del verde.

Il calcolo inserito nel doc di Valsat è il seguente:

Alberature presenti nella tavola 11.2 del progetto del paesaggio:

ETTARI TOTALI DI VERDE: **5 HA CON 2055 ALBERI E 2.8 Ha ARBUSTI**

TIPOLOGIA DI INTERVENTO	N.ALBERI	CO2 STOCCATA (t)
Macchie boscate e impianti forestali	1738	4.607
Filari arborei principali	112	471
Filari arborei secondari	129	69
Esemplari isolati	17	67
Gruppi arborei	59	141
<b>TOTALE ALBERI</b>	<b>2055</b>	<b>5.354</b>
Fasce e macchie arbustate	2.8 Ha	1.734

Riportando il calcolo della CO2 dal ciclo vitale degli esemplari arborei (pari a 40 anni) ad un anno solare si ha uno stoccaggio medio di CO2 pari a circa 177,2 t/anno.

Il tragitto che gli autocarri dovranno compiere dal casello autostradale al polo logistico è di circa 1,250 km; il data base di Ispra assegna come emissione di CO2 per gli autocarri pesanti in ciclo urbano il valore di circa 963.5 g/km per cui:

$1,2 \text{ km} * 963.5 \text{ g/km} = 1156.2 \text{ g}$  per ogni autocarro in ingresso ed in uscita dal polo.

In considerazione che sono stati previsti 200 autocarri/giorno avremo:

$200 * 1156.2 \text{ g} = 231240 \text{ g/giorno}$  pari a 0,23124 t/giorno

Questo valore moltiplicato per 250 gg/anno da: 57,81 t/anno di CO2 prodotte dal traffico di autocarri.

Il documento di Valsat valuta quindi che la CO2 prodotta dal traffico indotto dal nuovo insediamento verrà interamente compensata dal verde di progetto.

## Acque

Vincoli e Tutele PTM:

Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura

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

Zone di rispetto delle sorgenti e pozzi

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

Il vincolo è stato riportato nella tavola "1.b.1 Ricognizione dei vincoli - Comparazione con lo stato di progetto". Tuttavia non viene specificato se all'interno dell'area interessata dal vincolo viene rispettata la permeabilità minima.

Il documento di Valsat aggiornato riporta che (pag. 56) sarà realizzata una permeabilità complessiva (vedi tavola 2a.7) non inferiore al 30% della ST pari a 64.370 mq di cui:

- Superficie permeabile Verde pubblico =21.950 mq.
- Superficie permeabile Verde di arredo =17.300 mq.
- Parcheggi drenanti = mq 4.207
- Strada drenante = mq 1.735
- Superficie permeabile Lotto 1=4.825 mq.
- Superficie permeabile Lotto 2 = 14.353 mq.

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

L'aggiornamento dello studio idraulico ha lo scopo di dimostrare il non incremento del rischio idraulico per l'area in esame, considerando e valutando gli eventi estremi di pioggia che possono creare criticità prima di defluire nella rete scolante e di dimostrare l'adeguatezza delle proposte progettuali fatte.

Il progetto prevede di rialzare l'attuale piano campagna in corrispondenza delle future opere di urbanizzazione e dei fabbricati di circa 1,2 m.

Per quanto riguarda il pericolo alluvionale associato a questo scolo, si è scelto tale valore in quanto si raggiungerebbe una quota addirittura superiore a quella del piano autostradale nel tratto adiacente l'area di interesse. La quota raggiunta dal piano di calpestio della futura infrastruttura sarà infatti pari a circa 30,15 m s.l.m., mentre il ciglio dell'asfalto del piano autostradale si trova ad un'altezza di circa 29,15 m s.l.m. e dunque circa 100 cm al di sotto del piano di calpestio del futuro progetto.

Questo innalzamento di quota metterà in sicurezza idraulica tutta l'area dell'edificato.

Per quanto riguarda invece il pericolo alluvionale associato al reticolo principale, dalla CRT dell'area adiacente al tratto del fiume Santerno che risulta più vicino all'area in esame, si evincono sia una quota relativa al fiume stesso (23,4 m) sia le quote relative alle aree circostanti. Queste ultime si presentano molto al di sopra delle quote del fiume e superiori anche alla quota di progetto scelta, risulta dunque scongiurato il pericolo alluvionale connesso al reticolo principale, oltre al fatto che l'ambito APF.6 risulta a oltre 2 km di distanza da quel tratto del fiume Santerno. Inoltre, fra l'area del fiume Santerno e l'area di progetto è presente la via Lughese ad una quota di circa 33 m s.l.m. che, in caso di evento alluvionale, fungerebbe da barriera alla propagazione delle acque.

Le NTA previste dall'Accordo di Programma prevedono quanto segue:

"dovranno indicativamente rispettare le seguenti caratteristiche: impostazione del piano di calpestio degli edifici di nuova realizzazione a +00.15 cm rispetto alla quota della via di accesso al progetto (+30.15)", quindi è possibile concludere che il rialzo previsto dalle NTA per il piano di calpestio dei futuri edifici risulta adeguato a scongiurare il rischio di incremento del rischio idraulico

nell'area interessata dal progetto.

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

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

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

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

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

- Verde pubblico APF6 = 21.896 mq
- Altre aree ST APF6 a permeabilità profonda = 12.832 mq (21,3 % della ST APF6)

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

Il volume del bacino di laminazione è dimensionato per laminare 34.031 mq a fronte di 140.076 mq impermeabilizzati. Il resto è laminato con vasche interrato.

L'invarianza idraulica è garantita dalla realizzazione di depressioni laminanti, ricavate all'interno della fascia verde posta a nord dell'area; si tratta di ampie lievi sistemazioni nel terreno inerbito di circa 20-25 cm di profondità, indicate nella planimetria 2.e\_7 con la lettera D1-D2-D3-D4 per un invaso di mc. 1.111,80, dato dalle seguenti figure geometriche:

D1 = mq  $1.937 \times 0.20 \text{ m} = \text{mc. } 387,40$   
92

D2 = mq  $1.087 \times 0.20 \text{ m} = \text{mc. } 217,40$

D3 = mq  $2.201 \times 0.20 \text{ m} = \text{mc. } 440,20$

D4 = mq  $334 \times 0.20 \text{ m} = \text{mc. } 66,80$

Oltre ad una depressione più profonda

D5 = mq  $2.332 \times 0.75 \text{ m} = \text{mc. } 1.749$

Calcolo dell'invaso complessivo: 2.860,80 mc

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

*Il documento di Valsat integrato chiarisce che "il calcolo della permeabilità comprende tutte le aree sistemate a verde ed alcuni stalli auto con pavimentazione drenante al 90%, mentre il calcolo della superficie trasformata al fine del calcolo del volume di laminazione è dato dall'intera Superficie Territoriale (ST) meno il verde pubblico compatto; come sempre la SF si considera cautelativamente impermeabilizzata al 100%, in questo caso la laminazione della SF è soddisfatta mediante condotte scatoari che restano in gestione ai privati".*

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

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

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

La “Relazione di controdeduzioni al contributo istruttorio per l’assenso preliminare di CMBO DEL 27/02/2024” specifica che:

- è stato inserito all’art. 6 (delle NTA) un comma sull’esclusione delle attività che possono costituire centro di pericolo per la qualità delle acque sotterranee o comportare rischio di contaminazione delle stesse;
- all’art. 10 comma 5) nelle NTA è prescritto che la quota degli edifici deve essere + 15 cm rispetto alla quota di accesso di progetto (+30,15)
- per quanto riguarda la laminazione è stata aggiornata la relazione 3.c e tav. 2.e.7, rivisti i calcoli dell’invarianza idraulica e nella relazione 3.b chiarito che la profondità dell’invaso è compatibile con la fruizione di verde pubblico

### **Suolo e sottosuolo**

La documentazione non è stata modificata.

### **Elettromagnetismo**

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

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

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

Le tecnologie autorizzate sono le seguenti:

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

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

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

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

A seguito di richiesta di integrazioni è stato successivamente precisato che:

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

### **Verde e paesaggio**

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

L’edificato è realizzato con strutture prefabbricate e copertura in lamiera utilizzando come finitura i

toni neutri del grigio e riportando in pianta e in alzato i “segni” degli assi della centuriazione.

La “Relazione di controdeduzioni al contributo istruttorio per l’assenso preliminare di CMBO DEL 27/02/2024” specifica che è stato inserito nelle NTA all’art. 9 un comma relativo al rispetto del manufatto identificato negli strumenti comunali dalla scheda n. 412;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La “Relazione di controdeduzioni al contributo istruttorio per l’assenso preliminare di CMBO DEL 27/02/2024” specifica che:

- nelle NTA all’art. 9 è stato inserito un comma relativo alla fascia verde (*“Si prescrive un monitoraggio post-operam a cadenza biennale dello stato di salute dei nuovi impianti vegetali ed il conseguente assorbimento della CO2 assorbita in relazione a quella prodotta”*)
- nel testo dell’Accordo e in convenzione è stato inserito il monitoraggio della fascia verde
- si prevede di effettuare un intervento di piantumazione di essenze arboree in n. 2 aree pubbliche site all’esterno dell’Ambito, prevedendo la necessaria integrazione all’Accordo
- per quanto riguarda la riduzione dell’effetto isola di calore, sono state aggiunte pareti verdi sui prospetti corti dei due immobili (vedere elaborati 2.d.2 Progetto degli edifici - Prospetti e

sezioni, 2.d.4 Progetto architettonico - Viste e 7.f Progetto del paesaggio)



Nella relazione di controdeduzioni è anche specificato che il problema della coesistenza tra coperture verdi e pannelli fotovoltaici è stato risolto eliminando le coperture verdi.

Il documento di Valsat tuttavia afferma che *“Il passaggio della centuriazione viene reso leggibile con una fascia verde di doppio spessore sulla copertura”*.

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

## **CONSIDERATO INOLTRE CHE:**

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

A seguito dell'espressione dell'assenso preliminare sono pervenuti i pareri di:

**Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio**- Parere del 21/07/2023, dopo la richiesta di integrazioni del 3/5/2022 e il parere del 21/07/2023).

Esprime il proprio assenso preliminare all'Accordo a condizione che siano completati gli scavi archeologici stratigrafici manuali delle evidenze emerse fino al completo esaurimento dei depositi archeologici e che, nell'area posta lungo l'asse dell'autostrada dove le indagini stratigrafiche sono state sospese, siano attivati i controlli archeologici in corso d'opera durante le operazioni di sbancamento e asportazione dell'arativo per il recupero dei reperti archeologici in dispersione.

## **ARPAE APAM**

Parere del 28/08/2023, espresso in fase di assenso preliminare

ARPAE esprime parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

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

## Parere del 18/09/2024

Visti gli elaborati aggiornati, in recepimento del parere istruttorio della Città Metropolitana di Bologna di cui all'assenso preliminare, ad eccezione del testo dell'Accordo attualmente in fase di puntualizzazione da parte di codesto Comune e della Città Metropolitana, ARPAE APAM formula le seguenti considerazioni.

Gli elaborati integrativi di luglio 2024 evidenziano che:

- per le reti fognarie nere e bianche sono indicati esclusivamente cambiamenti di intestazione, confermati dalla visione degli elaborati stessi;
- relativamente alla relazione previsionale di impatto e clima acustico e dello studio del traffico vi è stato un aggiornamento delle relazioni stesse alla data del 05/07/2024 con

revisione in alcuni dei dati tecnici inseriti quali il numero delle baie di carico che passano da 127 a 131 nella *“Relazione previsionale clima e impatto acustico - 7.b”* mentre nello *“Studio del Traffico - 7.c”* sono stati rivalutati i flussi di traffico sulla viabilità indagata, con un incremento dei mezzi leggeri e pesanti ed è stato inserito uno studio degli impatti infrastrutturali futuri a 10 anni (periodo 2022-2032) così come richiesto da Autostrade per l'Italia SpA.

Come proposto, quindi, nella documentazione acustica aggiornata, si prescrive di mettere in atto le mitigazioni finalizzate al rispetto dei limiti acustici ovvero la barriera acustica e di utilizzare, sui tratti stradali indagati, asfalto drenante con le caratteristiche tecniche previste dalla vigente normativa nazionale UNI-EN nonché rispondenti a quanto richiesto dalle Normative Tecniche adottate dalle maggiori Concessionarie territorialmente competenti (ANAS spa, Enti locali, etc.).

Relativamente ai campi elettromagnetici la documentazione pervenuta ad integrazione non apporta modifiche sostanziali rispetto a quanto già espresso precedentemente e, quindi, si riportano le valutazioni tecniche di competenza.

#### *Campi elettromagnetici ad alta frequenza*

Come correttamente indicato nel documento di VALSAT, in prossimità dell'area in oggetto sono presenti due impianti di telefonia (Wind Tre e Iliad) su un unico palo situato presso lo svincolo Autostradale A14 che dista circa 80 metri dal perimetro dell'Ambito e oltre 200 metri rispetto al fabbricato più prossimo (adibito a futuro magazzino). Dall'analisi della valutazione effettuata per uno dei due impianti (Riconfigurazione di Wind Tre del 12/12/2022) non risulta alcuna interferenza tra il Volume dei 6 V/m e le aree a permanenza prolungata di persone e gli edifici di progetto.

Risulta pertanto verificato il rispetto dei riferimenti Normativi in materia di protezione della popolazione ai Campi Elettromagnetici ad Alta Frequenza (DPCM 08/07/2003).

#### *Campi elettromagnetici in bassa frequenza*

Riguardo alle sorgenti di campi elettromagnetici esistenti nell'area di intervento nella *“Relazione tecnico illustrativa sottoservizi a rete e fognie”* (pag.9) si afferma che: *“Sono presenti lungo i bordi di vicolo Bussolo due reti elettriche aeree: una linea di Bassa Tensione proviene da ovest che serve due edifici colonici oggetto di demolizione, in quanto interferenti con gli edifici di progetto; una linea di Media tensione che, seguendo il sedime di vicolo Bussolo prosegue in direzione sud est. Tale linea è interferente con gli edifici previsti nell'area e, pertanto, viene smantellata e se ne prevede il suo interrimento al di sotto la strada di progetto fino a ricongiungersi in corrispondenza della via Della Fossetta con la linea aerea esistente”*.

PRESO ATTO di quanto dichiarato all'interno della documentazione pervenuta ARPAE ritiene, per quanto di competenza, di poter esprimere un parere di massima favorevole all'intervento proposto purché all'interno delle estensioni della DPA delle linee e cabine elettriche, esistenti e in progetto, non siano presenti aree, luoghi e/o spazi (nonché aree gioco per l'infanzia e/o aree verdi attrezzate) destinati ad una permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere.

ARPAE APAM conferma pertanto il parere espresso in data 28/8/2023.

## **AUSL**

Parere del 20/08/2024

ribadisce che:

- la tavola di progetto degli edifici 2d.1 presenta la planimetria unicamente dei piani terra; non sono presenti i dati relativi alle superfici degli ambienti (magazzini, zona lavoro quali i picking, uffici, spogliatoi, servizi etc.) e nessun riferimento ai parametri illuminazione-ventilanti e riscaldamento;
- nella relazione Accordo di programma e permesso di costruire convenzionato al punto

- 2.1.1 (PSC) risulta ancora APF 6 Multisale;
- manca un lay-out che indica l'accesso pedonale alle strutture;
  - viene citata la realizzazione di un fabbricato ad uso guardiania che dovrebbe prevedere anche i servizi per i trasportatori ma di fatto non è presente in nessun elaborato grafico.

#### Parere del 16/09/2024

A seguito di lettera di chiarimenti del Comune di Imola del 12/09/2024, AUSL esprime parere favorevole.

**RER - AREA DIFESA DEL SUOLO, DELLA COSTA E BONIFICA** (note del 6/08/2024 e del 29/08/2024) comunica di non avere per legge, competenza da esprimere in tale procedimento e che, conseguentemente, in alcun caso, possono ricollegarsi gli effetti previsti dall'articolo 14-bis della L. 241/1990 alla mancata comunicazione di determinazioni e alla mancata partecipazione alle sedute di Conferenza di Servizi indette nell'ambito del procedimento di cui all'oggetto.

**Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po** (nota del 13/03/2024) comunica di non essere competente all'espressione di pareri/ nulla osta, autorizzazioni e/o valutazioni nell'ambito di procedure edilizie ed urbanistiche.

#### **ASPI**

##### parere del 25/09/2024

Esaminati gli elaborati progettuali aggiornati posti alla base del presente procedimento, prende atto che nel comparto in esame sono stati inseriti nuovi bacini di laminazione e trincee drenanti, previsti all'interno della fascia di rispetto autostradale, in aggiunta a quanto precedentemente autorizzato. Inoltre, dall'elaborato 2.e\_7 - Progetto rete fognaria acque bianche\_REV6 si evince che la condotta di fognatura delle acque bianche in progetto è prevista in sottoattraversamento del cavalcavia di Via della Fossetta, interferendo con la proprietà autostradale

Alla luce di quanto sopra, conferma il precedente parere favorevole alle opere in progetto, subordinato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. Per l'attraversamento della proprietà autostradale, in attuazione degli artt. 25, 26, 27, 28 del D.lgs. n. 285/92, dovrà essere perfezionato apposito atto convenzionale a titolo oneroso, subordinato all'approvazione del concedente MIT, solo a seguito del quale potranno essere avviati i lavori. L'apposita istanza, da inoltrare alla ns. Direzione 3° Tronco di Bologna, andrà completata con specifici elaborati che forniscano in maniera esaustiva contezza delle modalità tecniche di attraversamento, con puntuale rappresentazione grafica su base catastale della interferenza in esame adeguatamente quotata. In particolare, dovrà essere redatto un profilo longitudinale dell'interferenza completo di tutti gli elementi.
2. Per tutte le opere autorizzate nella fascia di rispetto autostradale, la Società proponente si dovrà impegnare in fase di sottoscrizione dell'atto summenzionato a ripristinare a proprie cure e spese il precedente stato dei luoghi qualora la fascia di rispetto sia interessata da esigenze autostradali. In tale evenienza, rimarrà onere del Proponente il rispetto dei requisiti urbanistici e di invarianza idraulica del comparto in esame.
3. Eventuali opere di mitigazione acustica che dovessero rendersi necessarie per l'impatto dell'intervento sul clima acustico, dovranno essere dimensionate secondo quanto previsto dalla normativa vigente e, qualora si rendesse necessario l'installazione di nuove barriere nei tratti di competenza ASPI, la progettazione dovrà tenere conto delle fasce di rispetto autostradali e della concorsualità fra le diverse infrastrutture presenti, nonché il contributo del nuovo progetto. Si rappresenta che gli oneri di tali interventi dovranno intendersi a totale ed esclusivo carico del Proponente sia per la fase di realizzazione che di manutenzione dell'opera. Inoltre, sempre nella fase di progettazione di eventuali opere di

mitigazione delle aree di competenza ASPI, dovranno essere condivise le scelte progettuali anche per quanto riguarda la tipologia degli interventi al fine di rispettare gli standard e i tipologici delle mitigazioni già previste nella tratta interessata, fatto salvo diversi pareri degli Enti competenti.

4. Nella realizzazione delle opere in progetto dovrà essere garantito il puntuale rispetto di tutta la legislazione vigente in materia di infrastrutture autostradali e relative zone vincolate (D.lgs. n.285 del 30.04.92, D.P.R. n. 495 del 16.12.92, Circolari ANAS n. 109707-P del 29.07.10 e n. 86754-P del 16.06.11).
5. I lavori oggetto del presente intervento non dovranno ostacolare, anche temporalmente, le attività della Scrivente per le opere connesse alla realizzazione della quarta corsia; tali lavori non dovranno altresì comportare ripercussioni sull'esercizio e sulla sicurezza autostradale, prevedendo, in caso, i necessari apprestamenti per l'esecuzione degli stessi in completa sicurezza ed eventualmente con idoneo monitoraggio in corso d'opera.

#### Parere del 30/09/2024.

ASPI premette che, per il progetto di ampliamento alla quarta corsia autostradale che comprende anche le relative modifiche alle rampe di svincolo di Imola, nel luglio 2024 è stato ripresentato al MIT il progetto esecutivo, che recepisce le prescrizioni formulate da parte dello stesso MIT e del Cons. Sup.LL.PP. in occasione dell'approvazione della precedente versione di progetto esecutivo con la quale, nel 2022, è stata decretata la Pubblica Utilità dell'intervento.

Nel dettaglio, il nuovo PE, nel tratto interferito dal presente intervento, prevede l'incremento di una fascia di circa 1 metro sia dell'area di esproprio definitivo, sia dell'area di occupazione temporanea. A tale scopo allega il Piano particellare aggiornato degli espropri, rappresentando che alla data odierna non è stata ancora inviata la notifica alla proponente Sunny Village S.r.l. per attivare la procedura prevista dal Decreto Espropri.

Di conseguenza, in aggiunta a quanto espresso nel parere precedente, ASPI fornisce le seguenti prescrizioni integrative:

6. Gli elaborati di progetto esecutivo tengano conto dell'elaborato ASPI allegato, e quindi della fascia di rispetto rideterminata nonché di tutte le aree di occupazione temporanea dell'intervento autostradale, così come del Cantiere Operativo CO02 di ASPI. Al riguardo si ritiene utile ricordare che, anche se tale occupazione non determina un vincolo in relazione all'ampiezza della fascia di rispetto, tali aree saranno rese disponibili solo a termine dei lavori di ampliamento alla quarta corsia (5 anni dall'avvio lotto principale).
7. Per quanto riguarda il Cantiere Operativo CO02 di ASPI, funzionale all'ampliamento alla quarta corsia della A14, occorre segnalare che per l'accesso/uscita da detto Cantiere è previsto anche l'utilizzo di Vicolo Bussolo, pertanto, durante i lavori autostradali dovrà essere garantito il mantenimento di tale via di accesso (o di una viabilità alternativa) sia in fase di realizzazione della nuova rotatoria su via Selice che in sede di cantierizzazione delle opere previste dalla Proponente.
8. In merito alle alberature poste all'interno della fascia di rispetto autostradale, dovrà essere osservato quanto previsto ai commi 6, 7 e 8, art. 26 del D.P.R. 495/92, con particolare riguardo alla distanza da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada che non potrà essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.

**6° REPARTO INFRASTRUTTURE Ufficio Demanio - Comunicazione di Non Competenza dell'11/08/2024**

Di seguito i pareri degli Enti che si sono espressi **esclusivamente** nella fase precedente all'assenso preliminare.

#### **ATERSIR- Parere del 01/08/2022**

Attualmente l'area è a destinazione agricola, coltivata a seminativo e le acque piovane sono regimate dalla rete di fossi interpoderali. La mappa di pericolosità del PGRA classifica l'area indagata come P2 (alluvioni poco frequenti, tempo di ritorno tra 100 e 200 anni, media probabilità).

La "Mappa del rischio alluvioni" classifica il sito in oggetto come R1 (rischio medio) fatta eccezione per gli elementi lineari presenti al suo interno che sono classificati R3 (rischio elevato).

L'area in oggetto non rientra all'interno della cartografia specifica per il rischio idrogeologico dello PSAI e, di conseguenza, non ricade in fasce di pertinenza fluviale né in aree ad alta probabilità di inondazione.

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, portando alla quota delle strade previste dalle opere di urbanizzazione esterne.

Il progetto futuro prevede l'impermeabilizzazione di 7,9 ha di terreno ora permeabile.

Secondo le *"Linee guida per la progettazione dei sistemi di raccolta delle acque piovane per il controllo degli apporti nelle reti idrografiche di pianura"* approvate dall'Autorità di Bacino del Reno il 5 marzo 2014, la vasca di laminazione in progetto dovrà contenere almeno 500 mc ogni ettaro impermeabilizzato.

Il progetto prevede l'impermeabilizzazione di 8,19 ha e la vasca di laminazione in progetto dovrà contenere perciò 4056 mc.

La vasca in progetto, avendo superficie 3.100 mq, dovrà avere profondità di 1,5 m considerando un franco di 0,2 m.

Un altro vincolo per l'invarianza idraulica è dato dalle prescrizioni del Consorzio di Bonifica della Romagna occidentale che limita lo scarico nei canali di sua competenza a 15 l/sec/ha. Il volume della vasca polmone necessario per garantire uno scarico massimo di 15 l/sec/ha pari a 244 l/sec è quindi pari a circa 3560 mc.

Considerato quanto sopra evidenziato e, in particolare, che l'area è soggetta a vincoli specifici (zona di tutela) se andranno seguite tutte le prescrizioni ricadenti sull'area l'agenzia scrivente per quanto di competenza esprime parere favorevole all'opera.

Si rammenta, inoltre, che dovranno essere rispettate tutte le eventuali indicazioni/prescrizioni contenute nel parere che sarà rilasciato dal gestore del SII; tutte le opere eventualmente previste nel parere del gestore sono da porsi a totale carico del Soggetto Attuatore.

Si richiede l'osservanza delle disposizioni in materia di aree di salvaguardia delle captazioni, la necessità di tutela delle infrastrutture dedicate al S.I.I. e delle relative attività, inclusa l'esigenza di verifica di eventuali interferenze tra infrastrutture e aree interessate dalla trasformazione urbanistica non precedentemente individuate, e le prescrizioni relative allo smaltimento delle acque reflue.

#### **Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale - Parere del 27/07/2023 (PG 52066/2024 di CM BO)**

Preso atto che il progetto prevede:

- per la porzione pubblica la realizzazione di due sistemi di laminazione con scarico terminale (P1 e P2) nello scolo consorziale "Fossa Influyente nel Maestà" correttamente dimensionati secondo quanto previsto dall' art.20 del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico per il bacino del torrente Santerno (invarianza idraulica);
- ai fini di ridurre il rischio idraulico che caratterizza l'ambito, di innalzare la quota del piano di campagna di + 1,20 m rispetto all'attuale, in ottemperanza a quanto riportato nella nota dello

scrivente del 25.03.2011 prot. n. 1573, parere di riferimento ai sensi della Direttiva per la sicurezza idraulica nei sistemi idrografici di pianura nel Bacino del Reno del 25/01/2009;

- lungo la "Fossa Influyente nel Maestà", una fascia di rispetto della larghezza di 5,00 m misurati a partire dal ciglio superiore in sinistra idraulica, ai sensi di quanto previsto da succitato Piano Stralcio,

Esprime parere preliminare con le seguenti prescrizioni:

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

Si coglie l'occasione per far presente che nella tavola "2-e\_7", particolare P2 dorsale B13-B14-B15 è stata erroneamente indicata con diametro 600 mm anziché 800 mm, come dichiarato in relazione e rappresentato nella planimetria di progetto.

#### **HERA - Parere del 10/08/2023**

Esprime parere favorevole condizionato alle prescrizioni generali e specifiche.

Si richiamano alcuni punti del parere.

##### *Acque meteoriche*

Si rammenta, che nel caso di nuove urbanizzazioni o di interventi di riqualificazione/rigenerazione urbana interessanti gli agglomerati esistenti di cui alla DGR 201/2016, che prevedano, tra l'altro, la realizzazione di nuove reti bianche, gli eventuali scarichi in corpo idrico superficiale (a cielo aperto o tombati) di queste ultime dovranno essere autorizzati prima della loro messa in esercizio.

In merito alle vasche di laminazione, si evidenzia che "Disciplinare tecnico quadro per la gestione del servizio delle acque meteoriche" prevede che le vasche di laminazione possano far parte degli elementi infrastrutturali, con manutenzione in capo al Gestore del SII, purché recintate e configurabili come impianti anche in terra ma non aree verdi esondabili.

##### *Servizio energia elettrica*

Si approva la Tav.2.e\_3\_rev.4 relativa allo schema di massima dei percorsi delle reti elettriche pubbliche di MT/BT che dovrà inoltre prevedere la realizzazione di due cabine di trasformazione (con possibilità di consegna utente MT) di dimensioni utili interne 7x4 metri.

Si rimanda alla fase di approvazione la definizione esecutiva delle dimensioni delle cabine elettriche e i tracciati delle nuove reti (6 tubi per tratta) che dovranno essere concordate con la scrivente e riportate nelle tavole per il rilascio del PdC delle Opere di Urbanizzazione.

Relativamente alle predisposizioni edili del servizio elettricità si comunica che è obbligatorio ottenere il parere della Soprintendenza ai Beni Archeologici prima dell'inizio degli scavi relativi alla rete MT.

Premesso che l'area oggetto di intervento è attraversata da linee elettriche aeree di Media e Bassa Tensione che risultano interferenti, la loro demolizione e interrimento, dovrà essere oggetto di specifica richiesta di preventivo di spostamento/demolizione.

**SNAM - Parere del 19/09/2023**

Si conferma che viene ad essere interferita una condotta, come evidenziato nella "13 Relazione Integrativa Interferenze linea SNAM" e nella "2.e\_1.1 - Interferenze condotta SNAM" specificando che il metanodotto emarginato, in pressione ed esercizio, è disciplinato dalle norme di sicurezza vigenti in materia di cui al DM 24/11/1984 del Ministero dell'Interno "Norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzo del gas naturale con densità non superiore a 0,8"

**Aeronautica Militare Comando 1° Regione Aerea - Nulla Osta del 10/01/2023**

L'intervento non interferisce né con sedimi/infrastrutture intestati a questa Forza Armata né con Servitù prediali o Militari (D.Lgs. 66/2010 art.10 320 e segg.) a loro servizio e, pertanto, il Nulla Osta sarà relativo ai soli aspetti demaniali di interesse di questa F.A.

**Comando Militare Esercito Emilia-Romagna-SM-Ufficio Personale, Logistico e Servitù Militari - Nulla-osta del 23/01/2023**

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

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

**Area Blu S.p.a.** non ha espresso parere ma ha partecipato ai lavori della CdS

**SRM Reti e Mobilità - Parere favorevole del 04/12/2023**

**PRESO ATTO CHE**

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

**SI PROPONE**

alla Città metropolitana di Bologna, in qualità di autorità competente, di esprimere il PARERE DEFINITIVO di ValSAT art. 5, comma 7, L.R. n. 20/2000 in merito all'Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 60 della Legge Regionale 21 dicembre 2017 n. 24, finalizzato a insediare la grande logistica nell'ambito APF6 - Multisala a Imola.

La presente relazione è il contributo all'istruttoria propedeutica al parere motivato.

L'area dell'Ambito APF6 in oggetto ricade all'interno di ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo esistenti. La Scheda APF6 contenuta nella "Variante alle Norme Tecniche Attuative Tomo III

Allegato 1 “Ambiti a disciplina speciale” prevede come obiettivi:

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

La proposta di variante contempla per l’ambito APF.6 i seguenti usi:

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

Il progetto prevede una SU di 60.000 mq, incrementata di 18.000 mq rispetto alla pianificazione precedente. Tuttavia non si è trovata nei documenti una motivazione per questo aumento e, in generale, per la richiesta di un così imponente quantitativo di SU.

Si raccomanda di motivare l’aumento di 18.000 mq.

Si raccomanda di specificare altresì l’interesse pubblico che giustifica l’applicazione degli artt. 59-60 della LR.24/2017, dal momento che la realizzazione dei tratti stradali è funzionale all’insediamento produttivo.

Al momento di emissione del presente documento il Comune di Imola non ha trasmesso il testo definitivo dell’Accordo di Programma che dovrebbe contenere importanti modifiche e impegni assunti dal Proponente. Pertanto non si dispone della documentazione completa e dell’elenco degli impegni che il proponente si assume per la risoluzione di questioni in sospeso.

Si rileva altresì che, contrariamente a quanto affermato nel documento di Valsat (“*Lo strumento di attuazione dell’ambito sarà un Accordo di Programma di iniziativa privata*”), sulla base delle indicazioni regionali (RER parere prot. 307977 del 30/03/2023) “L’accordo di programma in nessun caso può configurarsi come un procedimento ad istanza del privato”.

Si rileva inoltre che la dichiarazione: *Le analisi trasportistiche sono state riferite a “tutti gli stralci funzionali di realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria esterne agli Ambiti APF.6, ASP\_AN2.9, ASP\_AN2.7 e N24A”*, non tiene conto delle incertezze, più volte dichiarate, in merito alle attività che effettivamente si insedieranno a fronte della ampia casistica di usi ammessi e degli orari delle attività, che non si ritiene sufficiente ed efficace vincolare in fase di AdP.

Pertanto, si raccomanda di riportare la necessità di rivalutare l’analisi trasportistica una volta definite le attività insediate, per apportare eventuali migliorie alla circolazione stradale soprattutto in relazione al casello autostradale e viabilità di accesso.

Sempre in merito alla viabilità, non risulta presente la planimetria con evidenziate le manovre dei mezzi pesanti internamente all’ambito, planimetria che era stata richiesta in fase di integrazioni per verificare le modalità di circuitazione interna. Si richiama quanto già richiesto, ovvero di verificare la possibilità di eliminare alcuni tratti stradali esterni a favore di una viabilità interna più adeguata in termini di raggi di curvatura e spazi di manovra, anche al fine di ridurre l’inquinamento sonoro prodotto dalle manovre e dai segnalatori/avvisatori acustici dei mezzi.

Per ciò che riguarda i trasporti collettivi, il servizio ferroviario (SFM) e l'Autostazione dei pullman su viale Andrea Costa distano circa 3 Km. Ciò significa che l'area non è di fatto servita da TPL, ad esclusione di alcune corse scolastiche, e viene dunque a mancare uno dei principali requisiti per l'insediamento di grande logistica, nonostante l'impegno previsto dall'Accordo di comprare titoli di viaggio per i dipendenti. In quanto all'accessibilità ciclabile gli "assi viari locali posti all'intorno dell'area di intervento" non presentano allo stato attuale alcuna dotazione di piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata, ma solamente un "percorso promiscuo ciclo-pedonale su un lato del marciapiede". Pertanto di fatto tutta l'area è al momento priva di accessibilità sostenibile. A quanto risulta, tali impegni saranno contenuti nel testo dell'Accordo di Programma che a tutt'oggi non è stato reso disponibile, pertanto non è possibile esprimere una valutazione in merito alla mobilità sostenibile e alla rispondenza ai requisiti dell'AT e della Green Logistic.

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

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

Lo studio di traffico per l'Accordo Territoriale stima, per il comparto di logistica APF6, un totale di 562 spostamenti nel giorno ferialo medio.

Lo studio di traffico per l'Accordo di Programma del comparto APF6 stima invece, a valle delle integrazioni, un flusso, *nella sola ora di punta*, di 480 veicoli, corrispondenti quindi ad un valore *giornaliero* ben maggiore di quanto ipotizzato nello studio dell'Accordo Territoriale.

La valutazione delle intersezioni stima un peggioramento dei livelli di servizio delle rotatorie esistenti, e, per quelle di progetto, condizioni già inizialmente non ideali per l'ora di punta pomeridiana, in aggravamento nello scenario a 10 anni.

Tutto ciò considerato, ovvero la sottostima dello studio dei flussi veicolari dell'Accordo Territoriale e la criticità delle intersezioni già allo stato attuale, si può supporre un peggioramento delle condizioni di traffico potenzialmente molto significativo. Pertanto si raccomanda di prevedere un monitoraggio puntuale e preventivo dei flussi di traffico nei punti più critici, ovvero Via Selice, Via Lasie e la rotatoria 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, etc.) necessari a mantenere il traffico entro limiti di accettabilità e funzionalità.

Nel documento di Valsat si legge che *"all'interno del polo logistico saranno utilizzati esclusivamente mezzi elettrici e per quanto possibile, compatibilmente con l'evoluzione tecnologica, saranno utilizzati mezzi non inquinanti od elettrici anche per gli spostamenti della merce al di fuori del polo."* Tali indicazioni, per essere efficaci, dovranno essere prescritte alle attività che si insedieranno nei capannoni, quindi si raccomanda di riportarle come impegno assunto nella Dichiarazione di Sintesi e nelle NTA dell'AdP.

In merito al rumore, nell'aggiornamento dello studio è stata presentata una valutazione che tuttavia mantiene le incertezze di fatto della precedente versione in quanto al momento non sono noti i soggetti che si insedieranno e dunque non è possibile stabilire a priori:

1. che orario lavorativo avranno e quale distribuzione nell'arco della giornata;
2. gli effettivi impianti installati nei capannoni e il livello di rumore prodotto.

Tuttavia lo studio afferma che l'orario sarà esclusivamente diurno (6-22) e che tale imposizione sarà inserita nel testo del redigendo Accordo di Programma che non è ad oggi disponibile e dunque non è una informazione attualmente verificabile.

In ogni caso, dal momento che lo studio acustico ha fatto riferimento a specifiche sagome degli edifici e a uno specifico schema orario, qualora una o entrambe queste condizioni fossero disattese lo studio perderebbe di validità.

Si raccomanda pertanto di specificare, sia nell'Accordo di Programma che nelle NTA, che eventuali modifiche alle sagome degli edifici o allo schema orario delle attività comportano la rielaborazione dello studio acustico.

Dall'analisi degli esiti dello studio acustico emerge che:

- permane il superamento dei limiti di legge, evidenziato nello stato Ante Operam, nei ricettori R12, R13, R22, R31 anche nello stato di progetto;
- scompare nello stato di progetto il superamento del limite di legge, evidenziato nello stato Ante Opera, presso i ricettori R2, R3, R16;
- compare un nuovo superamento del limite di legge non presente nello stato Ante Operam presso il ricettore residenziale R10;
- compare un nuovo superamento dei limiti di legge presso il ricettore residenziale R11.

Lo studio riporta che l'impatto acustico del traffico sulla viabilità esistente e di progetto ha evidenziato la necessità di adottare un intervento di mitigazione acustica, asfalto fonoassorbente, al fine di ottenere il rispetto dei limiti di legge presso R10, mentre l'introduzione delle nuove sorgenti sonore comportano la necessità di adottare un altro intervento di mitigazione, consistente nell'inserimento di una barriera acustica alta 3 metri e lunga circa 80 metri, posta dal vertice sud ovest dell'edificio più piccolo lungo il bordo della carreggiata della strada della nuova viabilità interna verso sud. La barriera è costituita da un terrapieno di altezza 3 metri.

Per l'asfalto fonoassorbente si segnala la necessità di indicare il soggetto che si farà carico dei costi e delle attività connesse alla posa e alla manutenzione e sostituzione del manto stradale.

Lo studio acustico è stato elaborato sulla base di diverse ipotesi attualmente non 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 raccomanda altresì di effettuare un monitoraggio acustico una volta insediate le attività, a tutela dei residenti nell'intorno del sito.

In merito alle richieste di AUSL il Comune di Imola ha specificato che per gli edifici il progetto di dettaglio verrà presentato successivamente alla chiusura dell'Accordo e che pertanto AUSL potrà esprimere parere prima del rilascio del titolo edilizio. Tale circostanza pone nuovamente il problema dell'attendibilità delle simulazioni acustiche che dipendono fortemente dalla geometria degli edifici.

In merito al verde pubblico, la cui definizione appare ancora approssimativa, si ricorda che non può esserne ridotta la quota, e che gli impianti dovranno essere irrigati adeguatamente. A fronte del monitoraggio, dovrà inoltre essere garantita la sostituzione degli esemplari morti.

Si raccomanda di quantificare, prima dell'approvazione definitiva, il consumo di suolo ai sensi della LR 24/2017, ai fini del calcolo del 3%.

Poiché i calcoli della superficie permeabile risultano ancora poco chiari e contraddittori, nonostante le richieste di integrazioni e a valle di queste, si raccomanda di:

- Portare a coerenza la quantificazione della superficie permeabile all'interno del documento di Valsat e tra questo e l'altra documentazione di progetto.
- Prescrivere nell'Accordo e nelle NTA il rispetto della SP di progetto = 64.495 mq.

Una porzione del comparto è interessata da Zona di rispetto delle sorgenti e pozzi (Artt. 5.2 e 5.3 del PTM). Si raccomanda di assumere l'impegno, da parte del proponente e/o dei suoi aventi causa, di riservare particolare attenzione all'utilizzo di tali aree, escludendo le attività che possono costituire centro di pericolo per la qualità delle acque sotterranee o comportare rischio di contaminazione delle stesse.

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.

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

Si raccomanda di mettere in evidenza come il disegno dell'area e degli edifici restituisca la grana tipica della alternanza di fasce colturali diverse e di rappresentare le soluzioni architettoniche scelte per assecondare queste caratteristiche storiche del contesto (materiali e tessiture).

Per quanto riguarda i vincoli in base alle norme relative alle zone di tutela della centuriazione (art. 2.2.4 PSC) le *“strade disposte secondo gli assi della centuriazione sono mantenute nei loro aspetti strutturali se non sussistono particolari esigenze”*.

Si raccomanda di verificare l'impossibilità a trovare soluzioni alternative alla rimozione del tracciato del vicolo Bussolo.

Parte del sistema di laminazione è costituito da una depressione nell'area destinata a verde pubblico. La profondità dell'invaso nella rete idraulica è di 0.75 m. Si raccomanda di chiarire se, considerata la profondità dell'invaso, lo stesso sia compatibile in sicurezza con la fruizione come verde pubblico.

per LA RESPONSABILE  
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA  
**Patrizia Vitali<sup>1</sup>**

L'INCARICO DI FUNZIONE  
UNITÀ AUTORIZZAZIONI COMPLESSE E VALUTAZIONI AMBIENTALI  
PAOLA CAVAZZI<sup>2</sup>  
*(lettera firmata digitalmente)<sup>3</sup>*

<sup>1</sup> Ai sensi del Codice dell'Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 126 del 14/12/2021 con cui è stato confermato alla Dott.ssa Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.

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

<sup>3</sup> Documento prodotto e conservato in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'Amministrazione Digitale" nella data risultante dai dati della sottoscrizione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'articolo 3 del D.Lgs n. 39/93 e l'articolo 3 bis, comma 4 bis del Codice dell'Amministrazione Digitale.