
Area Pianificazione Territoriale
Servizio Pianificazione del Territorio

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Comune di
VALSAMOGGIA

OGGETTO:

ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE ALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E TERRITORIALE PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVO PARCO LOGISTICO IN LOCALITA' CREPELLANO IN VIA CASSOLA, COMUNE DI VALSAMOGGIA

PROCEDIMENTO:

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

Bologna, dicembre 2022

Allegato n° 1 alla deliberazione del Consiglio metropolitano di Bologna

Sommario

1. QUADRO DI RIFERIMENTO E CONTENUTI DELLA PROPOSTA.....	
1.1 Inquadramento normativo e contenuti della proposta.....	
1.2 La proposta di variante agli strumenti urbanistici comunali PSC, RUE e POC.....	
1.3 La proposta di variante al PTM e PUMS.....	
2. ANALISI DEL QUADRO PIANIFICATORIO VIGENTE.....	
2.1 L'Accordo Territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna.....	
2.2 Il Piano Territoriale Metropolitano (PTM).....	
2.3 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).....	
2.4 L'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi dell'Associazione intercomunale dell'Area Bazzanese e del Comune di Casalecchio di Reno sottoscritto in data 12/03/2012.....	
3. VALUTAZIONI URBANISTICHE E TERRITORIALI.....	
3.1 Premessa.....	
3.2 La valutazione della proposta di variante urbanistica (PSC, RUE, POC) e territoriale (PTM, PUMS).....	
A-Partecipazione.....	
B- Schema di Accordo di Programma.....	
C- Bozza di Convenzione Urbanistica e NTA del PUA.....	
4- VALUTAZIONI SUL DOCUMENTO DI VALSAT RELATIVO ALLA VARIANTE AI PIANI COMUNALI	
4.1 Requisiti di soddisfacimento di Green Logistic.....	
4.2 Idrogeologia.....	
5- PARERI DEGLI ENTI AMBIENTALI PERVENUTI.....	
6- PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE.....	
7- COMPATIBILITÀ CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ SISMICA LOCALE.....	
8- CONCLUSIONI.....	
9- ALLEGATI.....	

1. QUADRO DI RIFERIMENTO E CONTENUTI DELLA PROPOSTA

1.1 Inquadramento normativo e contenuti della proposta

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

Il presente Accordo è stato promosso dal Comune di Valsamoggia ai sensi del comma 3 del sopra citato art. 60 ed è finalizzato alla realizzazione di un insediamento di "Grande logistica" da localizzare in un ambito produttivo comunale, in località Crespellano.

A tal fine il Comune ha avviato i lavori della Conferenza preliminare a seguito del deposito, da parte dei proponenti, della proposta di Accordo di Programma in data 20/09/2019 prot.49798 presso il Comune di Valsamoggia.

In data 10/06/20 si è tenuta la prima Conferenza dei Servizi Preliminare a seguito della quale gli Enti partecipanti hanno richiesto ciascuno per le proprie competenze le proprie richieste di integrazioni. In data 19/01/21 si è tenuta la seconda seduta della Conferenza dei Servizi Preliminare e in data 06/05/21 si è tenuta la terza seduta della Conferenza dei Servizi Preliminare.

Nell'ambito dei lavori della Conferenza di servizi, in data 02/08/21 ns PG 46967, il Comune ha inviato all'Area Pianificazione Territoriale della Città metropolitana una richiesta di interpretazione autentica e univoca sulla necessità di variante al PTM e al PUMS alla quale la Città metropolitana ha dato riscontro con nota PG 58141 del 01/10/21, confermando anche dal punto di vista "tecnico-giuridico" la necessità di procedere con la Variante di cui sopra ed esplicitando e confermando, definitivamente, quanto attestato in sede di Conferenza di Servizi dai referenti tecnici.

In data 24/11/22 PG 70584 il Comune convoca, a seguito di ulteriori interlocuzioni intercorse così come risulta agli atti, la IV conferenza dei servizi preliminare conclusiva ai sensi dell'art. 60 comma 3 L.R. 24/2017, al fine di le determinazioni di competenza (assensi preliminari).

Richiamati pertanto tutti gli atti di cui alla Conferenza di Servizi di cui sopra si evidenzia che, sensi del comma 3 dell'art. 60 nell'ambito del presente procedimento si approva il progetto definitivo delle opere e degli interventi previsti e si approvano le varianti degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale che conseguono alla conclusione dell'Accordo, comprendendo anche le valutazioni di sostenibilità ambientale e territoriale (ValSAT) delle varianti stesse.

Come si evince dagli elaborati di progetto l'intervento interessa un'area di 191.018 mq di Superficie territoriale (St) parti a 19,1 ettari (Ha) di cui circa il 55% occupata da un'area produttiva dismessa (nella quale risultano localizzati alcuni fabbricati di cui si prevede la demolizione) e la restante parte su un'area del territorio rurale.

L'ambito di cui sopra è localizzato nelle vicinanze dell'autostrada A1, dista circa 1,6 km dal nuovo casello autostradale "Valsamoggia" ed è compreso tra le Vie Cassoletta e Papa Giovanni XXIII.

Come si evince dagli elaborati di progetto le Superfici Territoriali e le Superfici Utili di riferimento sono le seguenti:

St Totale di progetto: 191.018 mq di cui:

- St relativa all'ambito produttivo esistente: circa 104.291 mq
- St relativa all'ambito agricolo interessato dal progetto: circa 86.727 mq

Superficie Utile (Su) totale di progetto: 91.500 mq

Su esistente nell'ambito produttivo esistente (di cui si prevede la demolizione): 23.500 mq

Su ammissibili nell'ambito produttivo esistente: 52.145 mq

La proposta prevede, nello specifico, la realizzazione di 2 fabbricati di forma rettangolare organizzati nel seguente modo Deposito, Magazzino, Uffici-Spogliatoi, locali tecnici, baie di carico-scarico e così suddivisi:

- Fabbricato "A" lunghezza 307 m, larghezza 166 m avente una superficie lorda pari a 12.740 mq
- Fabbricato "B" lunghezza 307 m, larghezza 120 mq avente una superficie lorda pari a 18.420 mq

Sono previsti inoltre, in entrambi i fabbricati, superfici adibite a uffici, spogliatoi e spazi di servizio. L'accessibilità viene garantita attraverso la realizzazione di un tratto viario che collega l'area in oggetto fino alla SP 88 mediante la realizzazione di una nuova rotatoria. Tale nuovo asse stradale interseca anche la via Cassoletta mediante un'altra rotatoria di progetto, in corrispondenza della quale è prevista la realizzazione di una nuova fermata del trasporto pubblico metropolitano. La nuova viabilità di progetto è corredata da interventi di ambientazione/mitigazione così come descritto negli elaborati progettuali. L'accessibilità ciclabile è garantita all'interno dell'area di progetto attraverso un percorso ciclo-pedonale che dall'accesso posto ad ovest dell'area conduce fino all'area dei parcheggi-auto localizzati a nord dei fabbricati. Il collegamento si sviluppa anche all'esterno del comparto lungo la nuova viabilità di progetto fino alla via Cassoletta dalla quale si estende (mediante un tratto della stessa riclassificato come strada F bis) fino alla via Bargellina. Dalla via Bargellina fino al centro abitato di Crespellano si prevede la continuazione, attraverso il declassamento FBis della Via Don Minzoni e la realizzazione di apposito percorso ciclabile protetto fino al raccordo con un tratto ciclopedonale protetto esistente (tra viale Stazione di Crespellano e via Piero Calamandrei).

All'interno del comparto sono previsti parcheggi per auto e per camion in parte pubblici e in parte privati. Il parcheggio per le auto (in parte pubblico e in parte privato) è localizzato sul fronte nord lungo l'autostrada.

Un parcheggio pubblico per la sosta dei camion è localizzato sul lato ovest del comparto e ulteriori parcheggi privati sono previsti nelle aree antistanti agli uffici e sul lato est del fabbricato "A".

I principali parametri dimensioni e le dotazioni territoriali sono di seguito sintetizzate:

Su massima di progetto: 91.500 mq

H max fabbricato: 16,50 m

Verde pubblico: richiesto 10% St = 19.102 mq. Dati di progetto del PUA: 19.231 mq.

Parcheggi pubblici: mq 9.574 mq. superiore al 5% richiesti 9.551 mq

Parcheggi privati: 174 parcheggi auto + baie di carico

La superficie destinata a parcheggi pubblici (P1 + P2) risulta pari a 9.574 mq, corrispondenti a 80 posti auto e 39 stalli per mezzi pesanti. I parcheggi pertinenziali privati contano 174 parcheggi auto e 96 baie di carico.

Superficie Permeabile prevista nel progetto: 57.531 mq che corrisponde al 30,12 % della superficie territoriale del comparto.

Quota parte dell'area destinata a verde pubblico sarà riservata per la raccolta e laminazione delle acque meteoriche provenienti dal comparto.

La modalità di attuazione prevista è quella dell' "Accordo di Programma in variante" e successivo rilascio del relativo Permesso di Costruire previa sottoscrizione di apposita Convenzione urbanistica in recepimento dei contenuti dell'Accordo di Programma.

1.2 La proposta di variante agli strumenti urbanistici comunali PSC, RUE e POC

La variante al PSC è costituita dai seguenti elaborati:

- Relazione illustrativa e Allegato: Scheda normativa di PSC;
- Rapporto Ambientale ai fini della ValSAT: Scheda ValSat; Sintesi non tecnica;
- Elaborazioni cartografiche: Individuazione dell'Area oggetto di intervento; Proposta di Variante e legenda; stralci cartografici Tavola dei Vincoli.

La variante è finalizzata alla realizzazione della piattaforma di grande logistica che interessa l'area a destinazione produttiva di rilievo classificata dal PSC come "Ambito specializzato per attività produttiva di rilievo comunale APC.c" ai sensi dell'art. 6.30, commi 5 e 6 delle norme del PSC e l'area agricola contigua classificata come "Ambito ad alta vocazione produttiva agricola – AVP" ai sensi dell'art. 7.4 delle norme del PSC. La variante del PSC comprende, pertanto, le seguenti modifiche:

- L'attività logistica è prevista per la dimensione complessiva dell'insediamento e con i limiti dimensionali di cui alla presente proposta, nell'ambito comunale APC.c il cui perimetro è ampliato nell'ambito dell'Accordo in oggetto;

- La nuova scheda normativa riferita all'ambito APC.c specifica funzioni, usi, parametri, dotazioni territoriali, modalità di intervento, obblighi e condizioni per l'attuazione dell'intervento. La disciplina urbanistica per l'ambito APC.c è stabilita all'art. 6.30, commi 5 e 6 delle norme di PSC;
- Gli usi ammissibili in tale ambito sono stabiliti all'art. 4.4.2 del RUE negli ambiti APC.c, in particolare: *"funzioni produttive manifatturiere e assimilabili: uso c1 - Attività manifatturiere industriali o artigianali (Logistica, usi terziari connessi alla logistica delle merci)."*
- Il tracciato della viabilità di accesso al nuovo ambito;
- I collegamenti ciclabili tra l'area in oggetto e i centri urbani contermini tra i quali quello di collegamento del parco logistico con la stazione ferroviaria di Crespellano.

La variante al RUE di Valsamoggia è costituita da:

- Relazione illustrativa;
- Elaborazioni cartografiche conseguenti: individuazione dell'Area oggetto di intervento; Proposta di Variante e legenda;
- Stralcio delle tavole dei vincoli interessate dall'intervento.

La Variante al RUE comporta la modifica cartografica della tavola "Ambiti urbani, Territorio Rurale e Dotazioni Territoriali" (RUE_T1d_CR), delle tavole "Ambiti urbani, Territorio Rurale e Dotazioni Territoriali - Centri urbani" (RUE_T2b3_CR e RUE_T2b4_CR). La Variante al RUE comporta inoltre la modifica normativa, della Norma IUC-P CR8, introducendo le destinazioni e i parametri ammessi, le modalità di attuazione dell'intervento e le prescrizioni urbanistiche.

La variante al POC di Valsamoggia con valore ed effetti di PUA è costituita dai seguenti elaborati ed è finalizzato all'apposizione del vincolo preordinato per l'esproprio per l'attuazione delle opere pubbliche:

- Relazione illustrativa;
- NTA/Scheda normativa del POC/PUA;
- Elaborati cartografici:
 - o Individuazione delle aree e degli interventi oggetto di inserimento nel POC:
 - Insediamento polo logistico;
 - Infrastruttura viaria di collegamento con la SP 88;
 - Tracciato pista ciclabile di collegamento SFM Crespellano – Cassoletta;
 - o Perimetrazione vincolo preordinato all'esproprio (viabilità collegamento SP88 – insediamento);
 - o Perimetrazione vincolo preordinato all'esproprio (tratto pista ciclabile di collegamento SFM Crespellano – via Cassoletta).

Per quanto riguarda il Rapporto Ambientale ai fini della ValSAT viene assunta la ValSAT redatta per la Variante al PSC, integrata con la nuova previsione.

1.3 La proposta di variante al PTM e PUMS

L'Accordo di Programma in oggetto prevede una variante normativa al PTM e PUMS, finalizzata a prevedere la possibilità di insediare la funzione di grande logistica nell'ambito produttivo comunale esistente APC.C del Comune di Valsamoggia, località Crespellano. Tale variante, ai due strumenti di pianificazione metropolitana, ammette (nei limiti definiti dal presente procedimento ed esclusivamente in riferimento all'ambito sopra citato) la possibilità di insediare funzioni di grande logistica nella misura massima di una Su pari a mq 91.500

come sopra riportato, sull'area attualmente occupata da edifici industriali da tempo dismessi e da rigenerare previa demolizione e ricostruzione, nonché mediante ampliamento che interessa una porzione di area agricola limitrofa e di area produttiva adiacente, in contiguità al perimetro del territorio urbanizzato. La variante al PTM, di carattere esclusivamente normativo, si sostanzia nell'introduzione di un nuovo comma nell'articolo 42 del PTM, individuato quale comma 20 bis di carattere prescrittivo, che di seguito si riporta:

“20 bis (P) È ammessa la localizzazione di funzioni di piccola, media e grande logistica all'interno dei volumi produttivi esistenti dismessi da rigenerare della Ex Beghelli, classificati come ambito produttivo consolidato di rilievo comunale APC.c nel PSC del Comune di Valsamoggia, anche in ampliamento degli stessi su aree agricole e produttive immediatamente adiacenti e limitatamente alla variante urbanistica approvata con specifico Accordo di Programma. Tale insediamento dovrà soddisfare le condizioni di accessibilità e di sostenibilità atte a garantirne il minimo impatto, oltre alle indicazioni specifiche previste per la grande logistica dal PTM (art. 42 commi 12, 13, 15, 16 c), d) e) e 17, artt. 49, 51 e Appendice – 2 Glossario delle funzioni logistiche”.

Rilevato che gli obiettivi e i contenuti del PUMS, ai sensi dell'art. 6 del PTM, sono stati assunti dal PTM stesso al fine della compiuta e armonica territorializzazione delle scelte costituendo il PUMS la componente infrastrutturale del PTM. La variante al PUMS anch'essa di carattere esclusivamente normativo si sostanzia nell'introduzione al capitolo 4.2 pagina 314 (parte B Mobilità delle merci- Piano urbano della Logistica Sostenibile), a seguito dell'ultimo capoverso della seguente disposizione:

“È ammessa la localizzazione di funzioni di piccola, media e grande logistica all'interno dei volumi produttivi esistenti dismessi da rigenerare della Ex Beghelli, classificati come ambito produttivo consolidato di rilievo comunale APC.c nel PSC del Comune di Valsamoggia, anche in ampliamento degli stessi su aree agricole e produttive immediatamente adiacenti e limitatamente alla variante urbanistica approvata con specifico Accordo di Programma. Tale insediamento dovrà soddisfare le condizioni di accessibilità e di sostenibilità atte a garantirne il minimo impatto, oltre alle indicazioni specifiche previste per la grande logistica dal PTM (art. 42 commi 12, 13, 15, 16 c), d) e) e 17, artt. 49, 51 e Appendice – 2 Glossario delle funzioni logistiche”.

Si dà atto che il documento denominato “VARIANTI AL PUMS E PTM: Relazione illustrativa con proposte di inserimento della modifica specificamente indicata da Città metropolitana” contiene la valutazione circa gli impatti ambientali e territoriali della proposta alla scala territoriale che dovranno essere valutati dalla Regione ai sensi del comma 2, lettera c) dell'art. 60 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n. 24/17, al fine della conclusione dell'Accordo di Programma in oggetto. Tali valutazioni sono altresì ricomprese nel documento denominato “Relazione rapporto ambientale”.

2. ANALISI DEL QUADRO PIANIFICATORIO VIGENTE

Al fine dell'inquadramento della proposta, si riportano di seguito le analisi relative al quadro pianificatorio vigente e ad alcuni Accordi Territoriali sottoscritti, che si ritiene necessario richiamare:

2.1 L'Accordo Territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna

Con riferimento all' "Accordo Territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna" sottoscritto dalla Regione Emilia-Romagna e dalla Città Metropolitana di Bologna in data 01/08/2022 (coerentemente con gli obiettivi dello stesso e previa verifica delle condizioni di sostenibilità territoriale e ambientale) le parti hanno condiviso di concludere i procedimenti in corso tra i quali è ricompreso anche l'Accordo di Programma in oggetto. Le parti hanno, altresì, condiviso che "la conclusione dell'Accordo di programma in variante al PTM nel Comune di Valsamoggia è subordinata all'assenso preliminare della Regione Emilia Romagna e della Città metropolitana, ciascuno per quanto di competenza."

2.2 Il Piano Territoriale Metropolitano (PTM)

Rispetto al quadro pianificatorio di rilievo metropolitano, si riporta di seguito una disamina della classificazione delle aree interessate dal progetto rispetto agli elaborati cartografici e alle "Regole" del Piano Territoriale Metropolitano (PTM). L'area è classificata nella cartografia di piano come segue:

TAV 1 - La "Carta della struttura"

La Tavola 1 individua l'ambito consolidato esistente all'interno del perimetro del Territorio urbanizzato.

Parte delle aree interessate dalla proposta è classificata dal PTM come: "Aree agricole della Pianura Alluvionale" di cui agli artt. 7, 16 e 18 delle Regole del PTM.

TAV 2- La "Carta degli Ecosistemi"

Nella Tavola 2 l'area è classificata come segue:

- "Zone di tutela di elementi della centuriazione" di cui agli artt. 18, e 47 delle Regole del PTM.
- Reticolo idrografico (art.20): Rio Carpineta (sul lato est del comparto): minuto – Consorzio della bonifica Renana, Rio delle Meraviglie (sul lato ovest del comparto): minuto – Consorzio della bonifica Renana

TAV 3- La "Carta di area vasta del rischio idraulico, rischio da frana e dell'assetto dei versanti"

Nella Tavola 3 l'area è classificata all'interno dell'"Ambito controllo degli apporti d'acqua di pianura". In particolare in relazione agli scenari di pericolosità idraulica del PGRA, l'ambito risulta in Scenario P2 derivato dal Reticolo Secondario di Pianura-RSP e Scenario P1 rispetto al Reticolo Naturale Principale e Secondario-RP.

TAV 4- La "Carta di area vasta del rischio idraulico, rischio da frana e dell'assetto dei versanti"

Nella Tavola 4 l'area è classificata come "Aree suscettibili di effetti locali: Area B-Depositi di margine appenninico-padano" di cui all'art. 28 delle Regole del PTM

TAV 5- La "Carta delle reti ecologiche, della fruizione e del turismo" (TAV. 5)

Nella Tavola 2 l'area è classificata come segue:

- Fascia di connessione collina/pianura (diretrice Via Emilia) (artt. 17, 18, 47).
- Per quanto riguarda il Rio Carpineta e il Rio delle Meraviglie essi rientrano nella fattispecie dei corridoi ecologici multifunzionali dei corsi d'acqua (art.20).

Relativamente alla funzione logistica si evidenzia che il Piano Territoriale Metropolitano (PTM), in recepimento del PUMS, ha suddiviso tale funzione anche in base alle caratteristiche tipologiche e dimensionali prevedendone la possibilità di localizzazione secondo quanto disposto dall'art. 42 del PTM stesso. Ai sensi dell'art. 41 della Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 il PTM ha, altresì, individuato gli ambiti produttivi nella Carta della Struttura articolandole in diverse categorie in funzione dell'accessibilità del contesto in cui sono collocati e del livello di dotazioni alle quali sono rapportate le disposizioni riguardanti le scelte strategiche, le possibilità di intervento ma anche la gamma delle funzioni ammesse.

Relativamente alla proposta in oggetto, e sulla base delle definizioni di cui al Glossario 2 del PTM, la stessa si configura come un insediamento di "Grande Logistica" (caratterizzato da una Superficie utile superiore a 10.000 mq) e per i quali l'art. 42 del PTM ha individuato i contesti idonei alla loro localizzazione esclusivamente gli ambiti produttivi riconducibili alla categoria degli "Hub metropolitani" di cui al comma 2, lettera a) dell'art. 42 sopra citato. Tali ambiti si configurano quali "nodi primari del sistema produttivo

metropolitano bolognese e fortemente attrattivi per le imprese, che, in relazione alla scarsa interferenza con gli ecosistemi naturali, alla ottimale ubicazione rispetto alle reti infrastrutturali, in particolare relativamente alla sussistenza in prossimità di un casello autostradale, e a un sufficiente livello di accessibilità con il trasporto pubblico, sono valutati come idonei per rispondere alla futura domanda di insediamento, anche da parte di attività che richiedono rilevanti superfici e generano flussi consistenti di traffico indotto”.

L'insediamento di funzioni di grande logistica è inoltre subordinata al soddisfacimento delle condizioni definite dallo stesso Glossario n.2 “Green Logistic”, garantendo ad esempio, la presenza di un sistema di trasporto pubblico per gli addetti tra l'insediamento e la stazione SFM più vicina, l'incentivazione dell'uso attraverso benefit aziendali (abbonamenti), la presenza di un'adeguata rete ciclabile tra l'attività logistica in oggetto e la fermata SFM, l'implementazione di aree destinate a forestazione metropolitana ad alto assorbimento di CO2 laddove il PAIR abbia rilevato il superamento del valore limite giornaliero di PM10 e, più in generale, il rispetto delle condizioni di sostenibilità previste dal PTM, ferma restando la coerenza della localizzazione degli insediamenti negli Hub metropolitani individuati.

L'Accordo di Programma in oggetto si configura, pertanto, in variante alla pianificazione metropolitana relativamente alla proposta di localizzazione di una insediamento di “grande-logistica” in ambito comunale e ferma restando la necessità di garantire tutti i requisiti e le condizioni definite dal PTM per la grande logistica con particolare riferimento a quanto previsto nel Glossario n.2 sopra citato.

2.3 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Ferma restando l'individuazione effettuata dal PTM degli ambiti produttivi definiti idonei alla localizzazione delle funzioni di grande-logistica si evidenzia che rispetto alle infrastrutture individuate dal PUMS l'area in oggetto è localizzata nelle vicinanze del casello autostradale “Valsamoggia” e pertanto limitrofa all'autostrada A1. L'area in oggetto è altresì in collegamento diretto con la nuova Bazzanese individuata nel PUMS come “Grande rete della viabilità di interesse nazionale/regionale” e collocata circa 2 km dalla stazione SFM di Crespellano.

Visto anche quanto previsto all'art. 6 del PTM, la presente proposta si sostanzia pertanto in una variante (di carattere esclusivamente normativo) anche al PUMS, con particolare riferimento alla localizzazione degli insediamenti di grande-logistica così come meglio descritto nel capitolo “Valutazioni urbanistiche e territoriali”.

2.4 L'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi dell'Associazione intercomunale dell'Area Bazzanese e del Comune di Casalecchio di Reno sottoscritto in data 12/03/2012

L'Accordo Territoriale “per gli ambiti produttivi dell'Associazione intercomunale dell'Area Bazzanese e del Comune di Casalecchio di Reno sottoscritto in data 12/03/2012” prevede, in coerenza con l'allora Piano vigente PTCIP della Provincia di Bologna (Titolo 12), la possibilità di insediare la grande logistica all'interno delle piattaforme inter-modali al fine di incentivare la movimentazione delle merci su ferro. In questo quadrante territoriale pertanto la funzione di media logistica non è ammessa se non esclusivamente nell'ambito produttivo sovracomunale di Martignone, riconosciuto dal PTM quale Hub Metropolitano avente le caratteristiche di cui sopra. Come di seguito specificato la conclusione dell'Accordo di Programma in oggetto è subordinato pertanto alla modifica del suddetto Accordo territoriale di cui l'Accordo di programma costituirà pertanto attuazione.

3. VALUTAZIONI URBANISTICHE E TERRITORIALI

3.1 Premessa

L'Accordo di Programma in variante rappresenta uno strumento finalizzato alla definizione e all'attuazione di opere, interventi e programmi di intervento di rilevante interesse pubblico che richiedano, per la loro completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di almeno due amministrazioni pubbliche (con l'eventuale partecipazione di soggetti privati) che ne sottoscrivono l'accordo e ne condividono il vincolo negoziale relativamente a tutte le fasi attuative di cui si compone il progetto: ideazione, promozione,

progettazione, realizzazione delle opere, dotazioni, infrastrutture, servizi e sua gestione, secondo le modalità, i limiti e le condizioni stabilite dal medesimo accordo. Come meglio sopra illustrato il Comune di Valsamoggia ha promosso l'Accordo di Programma in oggetto ai sensi del comma 3 dell'articolo 60 della Legge Regionale Emilia-Romagna n.24/2017, proponendo una variante agli strumenti urbanistici comunali e alla pianificazione metropolitana come meglio rappresentato nei capitoli precedenti. A tal fine occorre evidenziare che dalla documentazione agli atti valutata in sede di conferenza dei servizi, avviata dal Comune ai sensi del comma 3 di cui sopra, si evince come la stessa individui le finalità di interesse pubblico con riferimento ad esempio alla possibilità di attuare interventi di rigenerazione di un ambito produttivo da anni dismesso e che versa in una condizione di degrado e obsolescenza, attraverso interventi di demolizione e ricostruzione.

Tali interventi sono corredati altresì da *“complessivo adeguamento della viabilità locale, inserendosi le previsioni in un processo di qualificazione del territorio di Valsamoggia promosso dal PSC vigente”* così come si evince dallo Schema di Accordo di Programma. Dalla documentazione di cui sopra si evince altresì che tale intervento produce impatti sul sistema socio-economico in particolar modo in termini occupazionali.

Nell'ambito dei lavori della Conferenza dei Servizi preliminare (come si evince dalla nota PG 58141 del 01/10/21) la proposta in oggetto è stata dichiarata dalla Città metropolitana, oltre che in variante alla pianificazione comunale, anche in variante alla pianificazione metropolitana.

3.2 La valutazione della proposta di variante urbanistica (PSC, RUE, POC) e territoriale (PTM, PUMS)

Come già sopra evidenziato l'intervento proposto si configura come un insediamento di grande logistica così come definito dal Glossario 2 del PTM, caratterizzato dall'utilizzo di grandi superfici, da una forte attrattività di persone e di mezzi e la cui localizzazione è ammessa esclusivamente negli ambiti produttivi classificati come "Hub metropolitani" così come previsto dall'art. 42 delle regole del PTM, avente natura prescrittiva.

Come illustrato precedentemente anche il PUMS, nella relazione a pagg. 313 e segg. individua la localizzazione della grande logistica in quattro ambiti specializzati per le attività produttive di rilievo sovracomunale con potenzialità di sviluppo. Tali ambiti sono stati scelti sulla base di una precisa logica funzionale, di accessibilità e di sostenibilità, finalizzata a garantire il minimo impatto di queste funzioni sull'ambiente e sulla rete viaria. La proposta in oggetto risulta quindi non coerente con quanto previsto anche dal PUMS.

Si evidenzia, pertanto, come nel quadro programmatico e pianificatorio descritto, gli ambiti produttivi di rilievo comunale, come il caso di specie, non sono stati considerati idonei ad "ospitare" funzioni di grande logistica, e pertanto la presente proposta è ammissibile esclusivamente in relazione all'approvazione della Variante alla pianificazione metropolitana rendendola coerente con le disposizioni del PTM inerenti gli insediamenti di "grande-logistica" e, più in generale, di tutte le condizioni e i requisiti definiti dal PTM per la grande logistica con particolare riferimento alla localizzazione di insediamenti di grande logistica.

La variante al PTM consente a tal fine, ed esclusivamente per le aree e la Superficie Utile ammesse nell'ambito dell'Accordo di Programma in oggetto, di prevedere la possibilità di riconoscere lo sviluppo di un ambito produttivo comunale esistente con volumi da rigenerare, al fine della realizzazione di un insediamento di grande logistica in considerazione della particolare localizzazione dell'ambito produttivo in oggetto rispetto alle principali infrastrutture viarie individuate dal PUMS e alla prossimità dello stesso rispetto al casello autostradale.

Si dà pertanto atto dell'introduzione della specifica norma nel PTM i cui contenuti sono condivisi in sede di Conferenza dei Servizi e così come meglio di seguito illustrato. L'Accordo di programma in oggetto prevede una variante esclusivamente normativa al PTM e PUMS, finalizzata ad autorizzare la possibilità di insediare funzione logistica limitatamente all'ambito produttivo comunale esistente APC.C del Comune di Valsamoggia, località Crespellano. Questa variante ai due strumenti di pianificazione metropolitana rende ammissibile per questo specifico ed esclusivo ambito comunale la possibilità di insediare funzioni di grande logistica nella misura massima di una Su di 91.500 mq come sopra riportato nelle premesse descrittive, sul luogo di edifici industriali da tempo dismessi e da rigenerare attraverso demolizione e ricostruzione, nonché con

ampliamento limitato ad area agricola limitrofa e ad area produttiva adiacente e in contiguità al perimetro del territorio urbanizzato.

La variante al PTM, di carattere esclusivamente normativo, senza apportare alcun tipo di variante di tipo cartografico, si sostanzia nell'introduzione di un nuovo comma nell'articolo 42 del PTM e parimenti, la **variante al PUMS**, anch'essa di carattere esclusivamente normativo, si sostanzia nell'introduzione a pagina 314, a seguito dell'ultimo capoverso della medesima disposizione.

Ferme restando le competenze relative all'espressione dell'assenso preliminare, di cui al comma 3 dell'art. 60, da parte dell'organo competente si esprime un parere favorevole in relazione alla proposta di variante normativa al PTM e al PUMS così come formulata e descritta negli elaborati anche in virtù del fatto che la proposta riguarda un ambito produttivo dismesso da rigenerare, così come meglio descritto nelle superiori premesse. La proposta appare, altresì, condivisibile in virtù della particolare e specifica collocazione dell'ambito interessato rispetto al sistema della viabilità autostradale e di rilievo regionale/nazionale così come individuata dal PUMS. La vicinanza alla stazione del SFM permette inoltre la possibilità di garantire collegamenti diretti attraverso l'attivazione di apposito servizio di TPM e appositi collegamenti ciclo-pedonali al fine di garantire lo spostamento casa-lavoro così come meglio illustrato negli elaborati di progetto.

Si ritiene, tuttavia, di evidenziare che nell'ambito della conclusione del procedimento in oggetto (e nei termini che meglio verranno definiti nelle fasi successive all'assenso preliminare) dovranno essere opportunamente aggiornati e integrati gli elaborati del PTM e del PUMS attualmente vigenti, richiamando espressamente la procedura di variante di cui all'Accordo di Programma in oggetto.

Relativamente all'Accordo Territoriale vigente, sottoscritto in data 12/05/2012 si dà atto che in data 17/05/2021 con determinazione dirigenziale PG 29507/2021 è stato istituito il "Tavolo Tecnico per la declinazione delle politiche del PUMS e del PTM sulla grande logistica, riferita all'hub Metropolitano del Martignone, all'interno di una integrazione all'Accordo Territoriale, che la Provincia di Bologna, oggi Città metropolitana, ha sottoscritto con l'Associazione intercomunale dell'Area Bazzanese e del Comune di Casalecchio di Reno, oggi Unione Reno Lavino Samoggia, in data 12/03/2012". Si specifica come tale modifica appaia (come peraltro già condiviso in sede di Conferenze dei servizi) necessariamente prodromica circa l'approvazione di tale procedimento in oggetto.

Relativamente alla **Variante agli strumenti urbanistici comunali (PSC, RUE e POC)** si dà, invece, atto di quanto già condiviso in sede di Conferenza di Servizi ritenendo la documentazione presentata coerente e completa.

Tuttavia, si chiede di specificare nelle norme di variante urbanistica (PSC, RUE e POC), nello schema di Accordo di Programma, nelle NTA, che la capacità edificatoria pari a 91.500 mq è da intendersi quale superficie massima ammissibile in coerenza con la variante al PTM in oggetto escludendo la possibilità di futuri ampliamenti della SU che eccedano tale limite.

Si chiede altresì che sia specificato che l'uso ad attività logistica è ammesso in coerenza con le analisi di "carico urbanistico" effettuate nell'ambito dell'accordo di programma in oggetto (con particolare riferimento alle analisi trasportistiche di cui al glossario 2 – Green Logistic del PTM).

Si elencano di seguito le ulteriori richieste di modifica e integrazione progettuale che si ritengono necessarie al fine della conclusione del procedimento in oggetto con particolare riferimento ad esempio ai temi della partecipazione, schema di accordo, schema di convenzione, mobilità sostenibile ecc....:

A-Partecipazione

In ottemperanza a quanto previsto al comma 4 dell'articolo 60 della Legge Regionale Emilia-Romagna n.24/2017 in merito alle modalità e tempi per lo svolgimento di incontri e dibattiti pubblici con i portatori di interesse al fine di stimolare la partecipazione finalizzata alla definizione dell'Accordo di Programma, si chiede al Comune di specificare, in base a quanto previsto dalla norma citata, le attività che intende avviare o che ha espletato al fine di garantire la partecipazione dei cittadini indirizzata a fornire un'informazione approfondita sui contenuti della proposta di Accordo di Programma.

B- Schema di Accordo di Programma

Relativamente allo schema di Accordo di Programma si evidenzia quanto segue:

In relazione alle **premesse** si evidenziano le seguenti carenze rispetto al testo presentato:

- Si prende atto che a pagina 4 dello Schema di Accordo di Programma nel paragrafo *“premessato che”* all'ultimo punto, sono riportate in maniera non coerente alcuni passaggi in relazione alla modifica dell'Accordo Territoriale vigente per gli ambiti produttivi dell'Area Bazzanese e del Comune di Casalecchio di Reno sottoscritto in data 28/06/2012. A tal fine si chiede di sostituire integralmente il punto in oggetto come segue: **“al fine di garantire la coerenza con le politiche relative agli insediamenti logistici del PTM e del PUMS, la Città metropolitana di Bologna e il Comune di Valsamoggia hanno condiviso la necessità di prevedere la modifica dell' Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi dell'Associazione intercomunale dell' Area Bazzanese e del Comune di Casalecchio di Reno sottoscritto il 28 giugno 2012 che dovrà essere quindi modificato in modo da recepire, sulla base degli obiettivi, delle condizioni e dei requisiti definiti dal PUMS e dal PTM, l'insediamento del nuovo polo per la “grande logistica”, nei termini e nei limiti definiti dal presente Accordo che ne costituisce attuazione. Considerate le caratteristiche del polo logistico, la modifica di cui sopra è finalizzata alla realizzazione di un insediamento di “grande logistica” in un ambito produttivo di rilievo comunale in coerenza con i criteri di sostenibilità ambientale e territoriale definiti dal PTM e che sono stati valutati ai sensi dell'art. 60 della Legge Regionale Emilia-Romagna n.24/2017 nell'ambito del procedimento di approvazione del presente Accordo. La modifica dell'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi dell'Associazione intercomunale dell'Area Bazzanese e del Comune di Casalecchio di Reno sottoscritto il 28 giugno 2012 è stata sottoscritta in data GG/MM/AAAA a seguito della deliberazione n. NN del GG/MM/AAAA del Consiglio Metropolitanano di Bologna e delle deliberazioni dei Consigli Comunali di:**
 - o Comune di Valsamoggia, deliberazione n. NN del GG/MM/AAAA
 - o Comune di Casalecchio di Reno, deliberazione n. NN del GG/MM/AAAA
 - o Comune di Monte San Pietro, deliberazione n. NN del GG/MM/AAAA
 - o Comune di Zola Predosa, deliberazione n. NN del GG/MM/AAAA
- Si prende atto che a **pagina 9** dello Schema di Accordo di Programma nel paragrafo *“dato altresì atto che”* al punto relativo alla nota del Comune di Valsamoggia trasmessa in data 06/05/2021 non si riporta integralmente quanto dichiarato in sede di conferenza e riportato agli atti della stessa. **Si chiede pertanto di integrare l'ultimo periodo dopo la parola “richiedenti” sostituendo integralmente l'ultimo periodo come segue: “e a seguito della quale si valuterà la possibilità di procedere alla convocazione di una quarta conferenza di servizi oppure alla pubblicazione definitiva dell'istanza solo a seguito della valutazione delle integrazioni richieste”**

In relazione all'**Articolo 2** dello schema di Accordo di Programma *“Oggetto dell'Accordo di programma”* si evidenziano le seguenti criticità di seguito elencate:

- Si prende atto che al comma 3 sia dichiarato che l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sia riferito, a titolo di esempio, alle opere di prevista realizzazione a titolo di contributo di sostenibilità e straordinario. Tuttavia, come già indicato in sede di confronto tecnico, l'apposizione del vincolo sopradetto è relativo a tutte le opere pubbliche, tra cui quelle necessarie ai fini della sostenibilità dell'insediamento stesso. **Si chiede pertanto di sostituire, dopo la parola “territoriali”, il periodo con il seguente “opere pubbliche come di seguito meglio descritto” eliminando “di prevista realizzazione a titolo di contributo di sostenibilità e straordinario”.**

In relazione all'**Articolo 4** dello schema di Accordo di Programma *“Varianti agli strumenti urbanistici e territoriali vigenti”* si evidenziano le seguenti parti che si chiedono di modificare e integrare:

- Si prende atto che al comma 4.1 al punto “modifica degli accordi territoriali dell’Unione Reno Lavino Samoggia” sia stato declinato un passaggio relativo alla modifica degli Accordi Territoriali dell’Unione detta in quanto il presente procedimento non risulta coerente con quanto ivi previsto. Si chiede a tal fine di sostituire integralmente il paragrafo come segue:

Si dà atto che con deliberazione del Consiglio metropolitano n... del GG/MM/AAAA e deliberazioni dei consigli comunali è stata approvata e successivamente sottoscritta in data GG/MM/AAAA la modifica all’ Accordo Territoriale, che la Provincia di Bologna, oggi Città metropolitana, ha sottoscritto con l’Associazione intercomunale dell’Area Bazzanese e del Comune di Casalecchio di Reno, oggi Unione Reno, Lavino Samoggia, in data 12/03/2012, al fine di ammettere la funzione logistica esclusivamente per l’ambito produttivo comunale APC.C del Comune di Valsamoggia, località Crespellano in luogo dei volumi produttivi esistenti Ex Beghelli e anche in ampliamento degli stessi su aree agricole e produttive immediatamente adiacenti ed esclusivamente e limitatamente nella misura stabilita di cui alla variante urbanistica approvata con il presente Accordo di Programma.

In relazione all’articolo 5 dello schema di Accordo di Programma “Impegni dei soggetti attuatori/operatori” come sopra definiti si evidenzia quanto segue:

-rilevato che al comma 2 dell’articolo 5 si enuncia che la società Techbau SpA quale soggetto attuatore, sembra desumersi che la società Beghelli SpA come citato nel precedente comma 1 sia da intendersi quale soggetto proprietario delle aree. A tal fine si specifica anche che nelle premesse tra le parti sottoscrittrici dell’Accordo di programma la società Techbau SpA è individuata promissaria acquirente e Soggetto Attuatore e la società Beghelli SpA è individuata proponente e Soggetto Attuatore. **Si chiede pertanto di chiarire, come già precedentemente richiesto quale o quali società sono da intendersi “Soggetto Attuatore”, ovvero quale sia il soggetto che sottoscrive il vincolo negoziale relativamente a tutte le fasi attuative di cui si compone il progetto ovvero: ideazione, promozione, progettazione, realizzazione delle opere, dotazioni, infrastrutture, servizi e sua gestione, secondo le modalità, i limiti e le condizioni stabilite dal medesimo accordo. (Parere Regione Emilia-Romagna PG/2020/70693 del 02/11/2020). Conseguentemente, si chiede di portare a coerenza i commi 1 e 2 del presente articolo e l’elenco dei sottoscrittori dell’Accordo di Programma come riportato nelle premesse dello stesso.**

- rilevato che alla lettera B del comma 2 si ipotizza uno scomputo “parziale o totale” della quota del Contributo Straordinario si chiede di eliminare la possibilità di scomputare “totalmente” la quota del Contributo straordinario in considerazione dell’obbligo di trasferire il 50% di tale quota a favore del fondo perequativo metropolitano ai sensi dell’articolo 51 del PTM. La restante quota, che il Comune potrà valutare di scomputare, potrà tuttavia essere scomputata nei limiti di cui all’articolo 8 così come dovrà essere integrato a seguito dell’avvenuto recepimento delle prescrizioni di cui al presente atto. (vedi di seguito)

- Rilevato che al comma 2 lettera D, relativamente all’obbligo del Soggetto Attuatore di realizzazione del tratto di pista ciclabile in collegamento con la stazione SFM di Crespellano, la bozza di Accordo di Programma non specifica che l’obbligo è da intendersi riferito alla realizzazione dell’opera, **pertanto si chiede di sostituire la parola “approntamento” con la parola “realizzazione” come meglio specificato al punto superiore in premessa e in coerenza con la realizzazione delle opere sotto indicate allo stesso punto.**
- Al medesimo punto di cui sopra (lettera D) si rileva il mancato recepimento di quanto richiesto anche in sede di conferenza dei servizi rispetto alla necessità di prevedere un’adeguata accessibilità ciclo-pedonale interna al comparto garantendo l’accesso agli edifici mediante percorsi protetti e dedicati. Si chiede, pertanto, di rivedere la progettazione prevedendo il recepimento di quanto sopra o, in alternativa, una differente dislocazione agli accessi agli edifici stessi in prossimità dei parcheggi ciclabili e veicolari dimostrando anche graficamente che gli spostamenti dei dipendenti avvengano in totale sicurezza. Relativamente a quanto sopra si demandano alle valutazioni effettuate nel paragrafo “mobilità sostenibile”.

- Rilevato che al comma 2 lettera E, in relazione al soddisfacimento di specifiche disposizioni di cui al Glossario 2 del PTM con particolare riferimento alla produzione di energia pulita sui coperti, **si chiede di integrare l'ultimo periodo introducendo la seguente frase dopo la parola coperti "nella misura del 70% della superficie coperta nel rispetto dei requisiti di Green Logistic di cui al Glossario 2 del PTM".** Si chiede altresì al Comune di prevedere che il rilascio del titolo edilizio o l'efficacia della SCEA da presentarsi ai sensi della normativa in materia edilizia siano subordinati all'avvenuto adempimento di tale obbligo.
- Rilevato che al comma 2 lettera H, in relazione alla corresponsione del Contributo Straordinario e del Contributo di Sostenibilità che confluiranno nel Fondo Perequativo metropolitano, e così come anticipato si precisa che a seguito dell'approvazione del nuovo Regolamento per la gestione del Fondo perequativo metropolitano, approvato con deliberazione del Consiglio metropolitano n. 36 del 27/07/2022 e così come anticipato in sede di incontro tecnico del 20.10.2022, **si chiede di sostituire lo specifico punto come segue:**

"a corrispondere all'atto del rilascio del titolo edilizio, così come meglio esplicitato nell'art. 7 e nell'allegato al presente accordo "Stima di massima della perequazione territoriale metropolitana", al Comune di Valsamoggia il 50% dell'importo del Contributo straordinario quantificato in € 821.787,00 (fatti salvi eventuali scomputi autorizzati dal Comune e ammessi nel rispetto del presente Accordo), ed alla Città Metropolitana di Bologna il 50% del Contributo Straordinario quantificato in € 821.787,00, e il contributo di sostenibilità quantificato in € 208.500,00 unitamente al 50% degli oneri dovuti a titolo di oneri di urbanizzazione secondaria quantificati in Euro 178.057,50 da corrispondere nel rispetto delle tempistiche definite dalla normativa in materia edilizia. Resta inteso, pertanto, che Comune di impegna alla verifica dell'avvenuto versamento degli importi di cui sopra, a favore della Città metropolitana e del Comune stesso, all'atto del rilascio del titolo edilizio e/o della sua formazione in caso di presentazione di SCIA. Come meglio infra descritto, una quota del Contributo Straordinario di competenza del Comune di Valsamoggia è finalizzata alla realizzazione dell'infrastruttura viaria extra comparto, fermo restando che la quota del Contributo Straordinario di cui sopra potrà essere scomputata nel rispetto dell'art. 8 del presente accordo al fine di garantire l'attivazione del TPM. Si precisa che la quota da trasferire alla Città metropolitana è da intendersi in ossequio e nel rispetto di tutte le norme del PTM, che ne disciplinano la destinazione e la relativa funzione"

Si chiede di prevedere altresì che

- Coerentemente con quanto sopra enunciato, si rileva al comma 2 lettera I in relazione alla corresponsione degli oneri di urbanizzazione secondaria, a seguito della suddetta approvazione del nuovo Regolamento per la gestione del Fondo perequativo metropolitano, **si chiede di integrare lo specifico punto come segue: "a corrispondere al Comune di Valsamoggia, nel rispetto delle tempistiche definite dalla normativa in materia edilizia, e così come meglio esplicitato nell'art. 7 e all'allegato del presente accordo "stima di massima della perequazione territoriale metropolitana", il 50% degli oneri di urbanizzazione secondaria U2 quantificati in € 178.057,50, ed i contributi D+S quantificati in € 640.500; a corrispondere alla Città Metropolitana di Bologna , il 50% degli oneri di urbanizzazione secondaria U2 quantificati in € 178.057,50".**
- Rilevato che lo schema di Accordo di Programma prevede alla lettera T del comma 2 dell'art. 5 la presentazione di apposite fidejussioni a favore della Città metropolitana e del Comune di Valsamoggia e visto quanto sopra evidenziato in merito al versamento degli importi di cui alla tabella pervenuta alla Città metropolitana in data 29/11/2021, PG 72038, **si ritiene che si debba procedere con l'allineamento dei contenuti di cui alla suddetta lettera T. A tal fine si demanda alla fase successiva all'assenso preliminare la definizione di quanto sopra in accordo con il Comune.**
- Si prende atto dell'impegno a carico del Comune di Valsamoggia (art. 6 punto A comma 10) di prevedere l'individuazione di aree idonee alla desigillazione da destinare a dotazioni territoriali che prevedano la permeabilità del suolo ma si riscontra la mancata previsione di uno specifico impegno a

carico dei soggetti attuatori o altro eventuale soggetto. Si chiede pertanto al Comune di specificare con maggiore dettaglio all'articolo 5 dello Schema di Accordo di programma modalità, tempi, e soggetti coinvolti (anche attraverso specifica partecipazione economica) nella realizzazione degli interventi di desigillazione che verranno individuati dal Comune nell'ambito del PUG.

In relazione all'articolo 6 dello schema di Accordo di Programma "Impegni dei soggetti istituzionali" si ritiene di evidenziare le seguenti carenze:

- Si rileva che al comma 1 lettera A punto 2b, si da atto che il Comune di Valsamoggia possa scomputare una quota parziale del 50% Contributo Straordinario a favore del Comune stesso. Tuttavia, coerentemente con quanto sopra esposto e a seguito dell'approvazione del nuovo Regolamento per la gestione del Fondo perequativo metropolitano, approvato con deliberazione del Consiglio metropolitano n. 36 del 27/07/2022, **si chiede di sostituire l'intero periodo come segue: "quota parte del 50% del Contributo Straordinario previsto a favore del Comune di Valsamoggia ferma restando l'impossibilità di scomputare la quota pari a 300.000 euro che il Comune si impegna ad accantonare in quanto destinata al servizio di TPM, come meglio indicato all' articolo 8 del presente Accordo"** così come integrato a seguito dell'avvenuto recepimento delle prescrizioni di cui al presente atto.
- Si rileva che ai commi 5 e 6 il Comune di Valsamoggia si impegna a corrispondere a favore del fondo perequativo metropolitano le somme dovute di cui all'allegato al presente Schema di Accordo di Programma "Stima di massima perequazione metropolitana" nel rispetto dell'articolo 51 del PTM. Tuttavia, coerentemente con quanto sopra esposto e a seguito dell'avvenuto recepimento delle prescrizioni di cui al presente atto come meglio sopra descritto, tale corresponsione avverrà direttamente da parte del Soggetto Attuatore a favore della Città Metropolitana. **Si chiede, pertanto, di stralciare e/o allineare conseguentemente il testo dell'Accordo di programma con riferimento ad esempio al punto 5 e 6 dell'articolo 6;**

In relazione all'articolo 7 dello schema di Accordo di Programma "Perequazione Territoriale Metropolitana" si ritiene di evidenziare le seguenti modifiche da apportare all'articolato. Ferma restando la necessità di effettuare una verifica sul testo dell'Accordo al fine di garantire un allineamento rispetto a quanto evidenziato nella presente relazione si segnala quanto segue:

- In relazione al comma 2, conseguentemente con l'avvenuto recepimento delle prescrizioni di cui al presente atto **si chiede di eliminare integralmente il sopraccitato comma 2 dallo Schema di Accordo di Programma e di modificare al comma 3 gli impegni a carico del Soggetto Attuatore con la seguente formulazione:**

"Il Soggetto Attuatore si impegna a corrispondere al Fondo Perequativo Metropolitano istituito presso la Città Metropolitana ai sensi dell'art.51 del PTM, i seguenti importi a prescindere dalla possibilità del Comune di Valsamoggia di riconoscere al Soggetto Attuatore stesso la realizzazione di opere a scomputo totale e parziale nel rispetto delle disposizioni del presente Accordo:

- o il Contributo di Sostenibilità così come definito dal PUMS, relativo alla superficie oggetto di intervento di riqualificazione mediante demolizione e ricostruzione, pari a 52.145 mq su complessiva per un importo di 4 euro al mq di Su;
- o Il 50% del Contributo Straordinario calcolato sulla base della Deliberazione Assemblea Legislativa Regione Emilia-Romagna n.186/2018;
- o Il 50% delle risorse che derivano dagli oneri di urbanizzazione secondaria U2, così come determinati per l'intero intervento in oggetto secondo le modalità previste dalla normativa in materia;
- o Il 50% di eventuali monetizzazioni"

- Si dà atto della stima importi indicati nella tabella elaborata dal Comune di Valsamoggia e pervenuta in data 29/11/2021, PG 72038 e che **si chiede di allegare allo schema di Accordo di Programma quale parte integrante e sostanziale dello stesso**. Si dà altresì atto che il calcolo degli importi saranno calcolati in via definitiva all'atto del rilascio del titolo edilizio, così come previsto dalla normativa in materia edilizia. Dalle stime di cui sopra si evince un importo a favore del Fondo Perequativo Metropolitano pari ad Euro 1.208.424,50;

In relazione all'**articolo 8** dello schema di Accordo di Programma "Obblighi relativi al servizio di Trasporto Pubblico Metropolitano per i lavoratori" e con particolare riferimento all'ultimo periodo, **si chiede la sostituzione integrale con il seguente comma 8.6 "8.6 Al fine di favorire l'entrata a sistema del meccanismo di finanziamento del trasporto pubblico anche tramite abbonamenti annuali per i primi tre anni, l'attivazione del servizio di trasporto pubblico, si avvarrà, se necessario, dell'utilizzo di una quota del contributo straordinario residuo rispetto alle opere previste a scomputo e sopra richiamate, fino a concorrenza del costo del servizio non coperto dagli abbonamenti, per un importo massimo complessivo pari a € 300.000. Tale quota non potrà pertanto in alcun caso essere scomputata fino all'avvenuto avvio del meccanismo di avvio del TPM"**.

In relazione all'**articolo 16** dello schema di Accordo di Programma "Durata e modifiche" si evidenzia quanto segue:

- A seguito della sottoscrizione dell' Accordo Territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna sottoscritto dalla Regione Emilia-Romagna e dalla Città Metropolitana di Bologna in data 01/08/2022 e che individua all'articolo 6 i casi di ampliamento delle attività logistiche esistenti, nel pieno rispetto dei limiti dimensionali del PTM stesso, si dà atto che la proposta di variante al PTM prevede che il nuovo polo logistico possa realizzato in variante alla pianificazione metropolitana vigente nei limiti definiti dalla presente variante. Rilevato quanto sopra, **si chiede che l'articolo 12 dello Schema di Accordo di Programma, relativo alle modifiche/variante dell'Accordo stesso debba essere integrato richiamando espressamente il limite dimensionale massimo consentito nell'ambito della variante al PTM e le altre modifiche di natura sostanziale e non sostanziale potranno essere ammesse ai sensi dell'articolo 12 dell'Accordo di Programma e nel rispetto delle disposizioni di cui sopra, nonché dell'Accordo Territoriale sottoscritto dalla Regione Emilia-Romagna e dalla Città Metropolitana di Bologna in data 01/08/2022.**
- Si prende atto di quanto previsto dal comma 5 in relazione alle modifiche giudicate di tipo sostanziale al presente Accordo di Programma. Tra le modifiche sostanziali che possono comportare mutamenti significativi degli impatti territoriali e ambientali si citano ad esempio l'aumento della Su e la diminuzione della dotazione di standard e dotazioni ecologico ambientali. **Si chiede di allineare il comma suddetto integrando il primo periodo del comma dopo la parola "modifiche" nel seguente modo: "e comunque nel pieno rispetto delle disposizioni del PTM e del PUMS e dei limiti dimensionali ammessi dal presente accordo di programma e quantificati in 91.500 mq di SU massima ammissibile, nonché di tutti gli impegni previsti atti al soddisfacimento dei requisiti di Green Logistic. I limiti di cui sopra sono da intendersi quali limiti massimi definiti dal PTM così come modificato a seguito del presente Accordo"**.

In relazione all'**articolo 19** dello schema di Accordo di Programma "Termini di decadenza dell'Accordo e inadempienze" si ritiene di evidenziare le seguenti carenze:

- Rilevato che al comma 1 la stipula della convenzione è indicata entro il termine di 90 giorni, coerentemente con quanto già precedentemente espresso nell'ambito dei tavoli tecnici di revisione

dello Schema di Accordo di Programma, **si chiede di modificare il termine previsto in 90 giorni dalla data di pubblicazione del Decreto di approvazione.**

- Rilevato che al comma 2 le eventuali richieste di proroga dei termini di avvio dei lavori derivanti da eventi imprevisti e imprevedibili è da valutarsi da parte del Collegio di Vigilanza, **si chiede di esplicitare la natura di questi eventi quali a titolo esemplificativo e non esaustivo: cause non riconducibili al Soggetto Attuatore, motivazioni di interesse pubblico, ecc.)**

C- Bozza di Convenzione Urbanistica e NTA del PUA

Le carenze rilevate nello schema di Accordo di programma di cui sopra sono da intendersi anche in relazione alla convenzione urbanistica la quale rappresenta l'atto convenzionale necessario per dare concreta attuazione alle previsioni contenute nell'Accordo stesso.

A tal fine si chiede di aggiornare il testo della Convenzione, delle NTA del PUA e di eventuali altri elaborati aggiornandoli e coordinandoli con le disposizioni dell'Accordo di Programma al fine di recepire tutti gli impegni, modalità e tempistiche per l'attuazione degli interventi oggetto dell'Accordo di programma non potendosi prevedere condizioni diverse. Si chiede pertanto di prevedere che, in caso di difformità delle previsioni in essa contenute, prevalgano le disposizioni contenute nell'Accordo di Programma.

Si ricorda altresì che la Convenzione urbanistica, nel rispetto del cronoprogramma di cui sopra, deve prevedere termini perentori, a pena di decadenza, per la presentazione dei titoli abilitativi, allo scopo di assicurare l'immediato avvio dell'attuazione degli interventi, le necessarie garanzie fidejussorie garantendo il rispetto delle disposizioni di cui alla Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n.24/2017.

Le disposizioni di cui all'Accordo di programma e relativa convenzione devono, infine, trovare corrispondenza con tutti i correlati elaborati di progetto comprese le NTA.

D- Mobilità sostenibile

Sulla base della documentazione pervenuta in data 14/11/2022 acquisita agli atti con ns. PG 68265, rettificata da ultima con nota acquisita agli atti ns. PG 70584 del 24/11/2022, si dà atto che la proposta prevede la realizzazione completa del percorso ciclabile dalla Stazione SFM di Crespellano al nuovo polo logistico, comprensivo di un tratto urbano in sede protetta e di tratti al di fuori dell'ambito urbano in sede stradale con declassamento delle stesse in tipologia FBis.

Sulla base degli approfondimenti effettuati dai servizi competenti della Città Metropolitana, con particolare riferimento al Servizio mobilità, si evidenziano alcuni aspetti che si chiede di modificare e/o integrare nella progettazione definitiva dei collegamenti ciclabili.

L'intero percorso dalla stazione SFM di Crespellano all'insediamento logistico non prevede un adeguato sistema di illuminazione che renda effettivamente sicuro e percorribile nelle ore pomeridiane nel periodo invernale e notturno il tratto che verrà percorso dai lavoratori che entrano ed escono dai magazzini dai relativi turni di lavoro.

Si chiede, pertanto, che l'intero collegamento ciclabile dalla stazione SFM di Crespellano al nuovo insediamento logistico, sia quando in sede propria sia in strada con declassamento ad Fbis, sia ben illuminato con pali di altezza adeguata (minimo 4-5 metri) da installarsi almeno ogni 35 metri, prestando particolare attenzione alle intersezioni stradali (a titolo esemplificativo ma non esaustivo, Via Bargellina/Via Don Minzoni). Tale ipotesi dovrà, tuttavia, essere oggetto di appositi approfondimenti tra i servizi competenti della CM e del Comune da condividere entro la conclusione dell'Accordo di Programma. Nell'ambito di tale condivisione potranno essere valutate soluzioni alternative che garantiscano il raggiungimento degli obiettivi.

In coerenza con il Decreto Clima del 2019 che promuove varie misure per il miglioramento della qualità dell'aria e in linea con le strategie del PTM approvato a maggio 2021, la Città metropolitana di Bologna ha messo a punto una strategia per definire un programma unitario di forestazione metropolitana. A tal fine, in

applicazione delle Linee guida tecnico-scientifiche per la forestazione nell'area metropolitana di Bologna (Schede progettuale d'ambito- rete della mobilità ciclabile) **si chiede di prevedere la progettazione definitiva e la realizzazione, coerentemente a quanto sopra esposto, l'intero collegamento ciclabile dalla stazione SFM di Crespellano al nuovo insediamento logistico, sia quando in sede propria sia in strada con declassamento ad Fbis, impiantando nuove alberature per garantire una fascia verde di mitigazione dal caldo, per favorire l'ombreggiamento e migliorare la gradevolezza del percorso anche nel periodo estivo, assumendo le specifiche di progettazione contenute nella documentazione sopra citata.**

In coerenza con il Nuovo Codice della Strada e al fine di garantire la sicurezza per il transito ciclopedonale, è necessario prevedere la **progettazione definitiva e la realizzazione dell'incrocio ciclo-pedonale tra via Don Minzoni e via Bargellina in modo da massimizzarne la sicurezza e la visibilità dell'attraversamento sia in bici che a piedi, con adeguata illuminazione e segnalamento pertanto vengono indicate le seguenti soluzioni progettuali alternative da sviluppare:**

- realizzazione dell'attraversamento su pedana rialzata,
- colorazione dell'attraversamento con dossi in avvicinamento

Inoltre al fine di mitigare la velocità del flusso veicolare è necessario prevedere – in via Bargellina sia in direzione est che ovest in approccio sia all'incrocio con via Don Minzoni che con l'incrocio di via Cassoletta l'inserimento di elementi di moderazione del traffico veicolare (quali bande ottiche e dossi) da posizionarsi ad intervalli ravvicinati con introduzione del limite di velocità a 30 chilometri orari.

In relazione alla necessità di garantire maggior protezione e sicurezza al flusso ciclabile, si segnala che **all'imbocco di via Cassoletta da via Bargellina è necessario prevedere la progettazione definitiva e la realizzazione di una risagomatura dello stesso, riducendo il più possibile i raggi di curvatura per moderare la velocità in svolta del flusso veicolare in accesso, modifica funzionale anche al necessario inserimento dell'attraversamento ciclopedonale da realizzare per il collegamento con il tratto ciclabile in sede propria su via Bargellina.**

In relazione al tratto di ciclabile in sede propria da realizzarsi ex novo lungo via Bargellina in prossimità del Cimitero deve rientrare in una riorganizzazione complessiva delle pertinenze finalizzata anche a non generare interferenze tra i diversi movimenti.

A tal fine si chiede di prevedere nella progettazione definitiva la realizzazione per il tratto ciclabile sopra detto, anche di adeguati spazi di sosta, oltre che al marciapiede pedonale.

Al contempo, in vista delle future urbanizzazioni che interesseranno il comparto sulla quale si sviluppa il tratto di ciclabile in sede propria da realizzarsi ex-novo per il collegamento tra via Calamandrei e via Don Minzoni **si chiede di prevedere la progettazione definitiva e la realizzazione del suddetto collegamento affiancato da marciapiede di adeguate dimensioni per garantire la continuità anche degli spostamenti pedonali sia sul percorso Fbis, in qualità di itinerario speciale a prevalenza pedonale e ciclistica, sia verso la scuola e l'abitato.**

Affinché il percorso ciclopedonale possa essere fruito in continuità con l'esistente, in relazione alla segnaletica, **è necessario prevedere l'installazione, con specifica progettazione e indicazione, di segnaletica orizzontale e verticale di attraversamento ciclopedonale nell'attraversamento esistente in via Calamandrei di raccordo ai percorsi ciclopedonali già esistenti.**

A tal fine, anche l'intero itinerario ciclabile (sia esistente che di progetto) di collegamento dal centro abitato al nuovo comparto logistico deve essere dotato di adeguata segnaletica verticale di indirizzamento per garantire la riconoscibilità sul territorio ovest dalle diverse direzioni di provenienza.

Si segnala inoltre che il tratto a senso unico di Viale della Stazione (dall'incrocio con Via Michele del Ferro all'incrocio con Via Madre Teresa di Calcutta) deve permettere una fruizione da parte dei ciclisti in sicurezza, quale principale accesso alla stazione dall'abitato. **Si chiede, pertanto, che in tale tratta sia introdotto il doppio senso ciclabile con limite di velocità inferiore a 30km/h , riorganizzando la sezione stradale mediante introduzione di segnaletica a terra per:**

- . la chiara individuazione degli stalli di sosta in linea sul lato sud,
- . la circolazione in promiscuo auto e bici nell'attuale senso di marcia,

- . la realizzazione di una corsia ciclabile lato nord da dedicare ai flussi ciclistici in direzione opposta al senso di marcia veicolare,
- . l'adeguamento ciclabile degli attraversamenti anche in corrispondenza del passaggio a livello, oltre alla necessaria relativa segnaletica verticale ed orizzontale come da Nuovo Codice della Strada.

Al fine di ottemperare anche ai requisiti di green logistic e quali interventi necessari di rigenerazione urbana che accompagnano ai sensi dell'articolo 50 comma 5 del PTM questo tipo di procedimenti (Accordi di Programma) si chiede di prevedere la progettazione e l'implementazione delle dotazioni di sosta per le biciclette coperte ed illuminate mediante l'installazione di rastrelliere ad archetto e postazioni di ricarica elettrica, da realizzarsi nel raggio di pertinenza della stazione SFM (da considerarsi pari ad almeno 250 metri) in prossimità della nuova scuola, del supermercato e del parcheggio all'inizio di via Michele del Ferro.

Infine, in relazione ai circuiti ciclo-pedonali interni al polo logistico, come già precedentemente detto nelle note inviate dallo scrivente servizio nell'ambito delle conferenze dei servizi, è necessario prevedere l'accesso dai parcheggi auto e cicli ai magazzini logistici e agli uffici in completa sicurezza. **Pertanto si chiede di integrare la progettazione definitiva dell'insediamento logistico prevedendo un'estensione dei percorsi pedonali al fine di garantire un'accessibilità sicura e protetta, nonché illuminata per i lavoratori che dal parcheggio veicolare e ciclabile dovranno raggiungere gli ingressi dei magazzini e degli uffici.** A tal fine, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, si chiede di valutare in alternativa soluzioni progettuali quali l'apertura di accessi agli edifici in corrispondenza dell'attestazione dei percorsi ciclopedonali, l'installazione di specifica segnaletica orizzontale e verticale insieme ad adeguata illuminazione in prossimità degli attraversamenti degli stessi per la protezione dal traffico veicolare e di manovra dei mezzi pesanti.

Si evidenzia, infine, che l'Accordo di Programma è lo strumento attraverso il quale viene approvato il progetto definitivo delle opere pubbliche e private, infra ed extra comparto, che deve essere redatto ai sensi della normativa in materia con particolare riferimento al Dlgs 50/2016 e ss.mm.ii.

Le modifiche di cui sopra dovranno pertanto essere recepite in sede di progettazione definitiva e dovranno essere realizzate contestualmente con gli interventi previsti.

4- VALUTAZIONI SUL DOCUMENTO DI VALSAT RELATIVO ALLA VARIANTE AI PIANI COMUNALI

La Città Metropolitana, in qualità di Autorità competente, si esprime in merito alla Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) dei piani comunali nell'ambito delle varianti agli strumenti urbanistici comunali e previa acquisizione delle osservazioni presentate. Inoltre, la Direttiva Regionale approvata con D.G.R. n. 1795 del 31/10/2016 "Approvazione della direttiva per lo svolgimento delle funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n. 13 del 2005. Sostituzione della direttiva approvata con DGR n. 2170/2015", prevede che L'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana (AACM) di ARPAE predisponga una relazione istruttoria, propedeutica al parere motivato, nella quale si propone il parere in merito alla valutazione ambientale e la invia alla Città Metropolitana.

Relativamente agli aspetti ambientali e al documento di ValSAT occorre preliminarmente evidenziare che ai sensi del comma 2, lettera c) dell'art. 60 della Legge Regionale n. 24/2017 il soggetto chiamato ad esprimere la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale, nel caso di modifiche a piani territoriali, è individuato nella Regione. Tuttavia, nell'ambito della presente fase preliminare del procedimento la Città metropolitana ha effettuato le preliminari valutazioni ambientali sulla base del contributo fornito da ARPAE AACM con nota PG 51807/2021 pervenuta in data 02/09/2021 in merito alle varianti alla pianificazione comunale PSC, POC e RUE. Tali valutazioni, sono state inoltrate al soggetto proponente con nota PG 58250 del 01/10/2021.

Occorre altresì evidenziare che ai sensi del comma 7 dell'art. 60 della Legge regionale l'autorità competente per la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale esprime le proprie determinazioni nell'ambito della conferenza finalizzata alla conclusione dell'Accordo di Programma e, pertanto, solo al termine del

periodo di pubblicazione dell'accordo di programma adottato, alla luce delle eventuali osservazioni degli enti competenti in materia ambientale e delle osservazioni presentate durante il periodo di deposito.

A seguito della sospensione e conseguente rinvio della IV conferenza dei servizi preliminare, si dà atto che le modifiche intervenute rispetto alla documentazione oggetto di valutazione da parte degli Enti sono state finalizzate ad integrare gli elaborati di Accordo di programma in recepimento delle richieste prodotte dagli Enti partecipanti alla Conferenza dei Servizi, comprensive delle richieste della Città metropolitana finalizzate ad esempio a recepire le indicazioni sulla mobilità sostenibile, i requisiti relativi alla green logistic ecc.. così come si evince dagli atti della conferenza di servizi.

Si precisa, inoltre che la documentazione fornita al fine del contributo istruttorio di cui sopra, fa riferimento alle autorizzazioni, ai pareri o gli altri atti di assenso, anche condizionati, degli enti partecipanti alla Conferenza dei Servizi preliminare che sono stati trasmessi dal Comune di Valsamoggia in data 09/06/2021 acquisita agli atti ns. PG 34925 allegandoli al verbale della III Conferenza dei Servizi preliminare svolta in data 06/05/2021 e pertanto oggetto delle valutazioni sopra richiamate.

A seguito di confronto tecnico, come documentazione agli atti della Città Metropolitana e come confermato dal Comune di Valsamoggia sono da intendersi quali i pareri definitivi al fine della conclusione della fase preliminare, fermo restando quanto di seguito evidenziato.

Infine, a seguito della trasmissione della documentazione pervenuta in data 14/11/2022 acquisita agli atti con ns. PG 68265, rettificata da ultima con nota acquisita agli atti ns. PG 70584 del 24/11/2022 di cui alla convocazione al IV conferenza dei servizi preliminare finalizzata all'espressione degli assensi preliminari degli enti competenti, si elencano le seguenti richieste di modifica e integrazione progettuale alla documentazione trasmessa in merito ai seguenti aspetti di sostenibilità ambientale e territoriale:

4.1 Requisiti di soddisfacimento di Green Logistic

Relativamente alle analisi ambientali previste nell'ambito dei requisiti sulla Green Logistic di cui al Glossario 2 del PTM si segnala quanto segue:

Green Logistic – Analisi Trasportistica

Si prende atto delle descrizioni relative al Carico Urbanistico presentate nel Rapporto Ambientale in relazione ai due scenari di Forte o maggiore articolazione degli operatori. Tuttavia si evidenzia la necessità di approfondire gli indici previsti per la valutazione del Carico Urbanistico che deve essere esplicitamente definita nelle modalità previste rispetto a quelle indicate dal Glossario n.2 del PTM. **Si chiede a tal fine di aggiornare la valutazione del carico urbanistico in relazione alla tipologia logistica che si intende insediare in ottemperanza a quanto descritto al Glossario n.2 del PTM, adeguando a tal fine, la documentazione necessaria.**

Si prende atto dell'impegno relativo rispetto al requisito di comporre la flotta veicolare di cui almeno il 20% deve essere composta da mezzi non inquinanti. A tal fine non si ravvisa quanto dichiarato nel capitolo di soddisfacimento dei requisiti di green logistic del Rapporto Ambientale circa l'impegno del Soggetto Attuatore espressamente enunciato nello Schema di Accordo di Programma. **Si chiede quindi di integrare lo Schema di Accordo di Programma (in particolare l'articolo 5) con il rispetto dell'impegno sopra detto in relazione alla composizione della flotta veicolare di cui almeno il 20% sia costituita da mezzi non inquinanti.**

Green Logistic – Analisi Ambientale

Sulla base della documentazione pervenuta e in ottemperanza ai requisiti previsti dalla Green Logistic, si dà atto che la proposta non prevede l'inserimento su almeno il 70% della superficie delle coperture piane come previsto dal Glossario 2 del PTM. Si evidenzia, infatti, che il Glossario prevede che, nella localizzazione e progettazione di insediamenti di logistica, siano sviluppati anche una serie di altri requisiti ambientali finalizzati al risparmio energetico, al contenimento dell'isola di calore, l'inserimento di tetti e pareti verdi,

ecc.. Si rileva pertanto che tali aspetti non sono sufficientemente approfonditi con soluzioni progettuali, anche diversificate, che garantiscano il raggiungimento degli obiettivi di cui sopra.

Fermo restando quanto evidenziato in merito allo schema di Accordo di Programma si chiede di integrare la progettazione definitiva, nonché le relazioni di progetto e il relativo capitolo di soddisfacimento dei requisiti di green logistic del Rapporto Ambientale prevedendo la progettazione e la realizzazione degli interventi relativi al soddisfacimento di tutti i requisiti ambientali richiesti con particolare riferimento alle “Linee guida tecnico-scientifiche per la forestazione metropolitana” pubblicate a Luglio 2021 e visualizzabili al seguente link: https://www.cittametropolitana.bo.it/agenda_sviluppo_sostenibile/Progetti_pilota/Linee_guida_per_la_forestazione_metropolitana

In particolare, coerentemente con quanto sopra, è necessario:

- prevedere l’inserimento su almeno il 70% della superficie delle coperture piane e/o in facciata di pannelli fotovoltaici;
- progettare pareti e tetti verdi al fine di ridurre l’isola di calore, illustrando le soluzioni più idonee che si intende proporre relative al verde, al microclima urbano e l’abbattimento di inquinanti atmosferici;
- individuare e indicare specie arboree ad alto assorbimento di CO2 e NOx

4.2 Idrogeologia

Relativamente alle valutazioni sulla matrice di “idrogeologia” specificatamente in relazione al tema del ribassamento delle baie di carico, si segnala la necessità, come già precedentemente richiesto con nostra nota PG 77311 del 21/12/2021, di integrare la progettazione definitiva, nonché le relazioni di progetto e le tavole inserendo appositi accorgimenti progettuali finalizzati ad eliminare il rischio idraulico (a titolo esemplificativo si chiede di valutare ad esempio la realizzazione di impianti di sollevamento composti dalla pompa di riserva e dalla predisposizione di apposito piano di emergenza in caso di evento meteorico intenso). A tal fine in relazione alle modifiche progettuali intercorse tra l’espressione dei pareri degli enti ambientali chiamati in conferenza e resi in sede di seduta della III Conferenza dei Servizi preliminare, si ritiene necessario acquisire per il buon esito dello stesso, un nuovo parere da parte del Consorzio della Bonifica Renana in quanto l’aspetto morfologico e di mitigazione del rischio idraulico risultano differenti rispetto a quanto valutato in sede di III Conferenza dei Servizi preliminare. Si evidenzia inoltre che il parere dell’Ente di cui sopra dovrà essere acquisito in relazione al rispetto dell’invarianza idraulica e al rischio idraulico. Si rimanda infine a quanto evidenziato anche da ARPAE AACM nell’ambito del parere preliminare di valutazione ambientale allegato alla presente.

5- PARERI DEGLI ENTI AMBIENTALI PERVENUTI

Si dà atto che nella fase preliminare del procedimento gli Enti invitati alla conferenza di servizi ai sensi del comma 4 dell’art. 60 della Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017, hanno espresso le proprie valutazioni subordinando il loro parere ad alcune condizioni/prescrizioni che dovranno essere recepite e alle quali si rimanda.

Nell’ambito della fase preliminare del procedimento sono pervenuti i seguenti pareri comprensivi dei pareri degli Enti Ambientali invitati alla conferenza dei servizi preliminare e allegati al verbale della III seduta della Conferenza stessa, trasmessi dal Comune di Valsamoggia in data 09/06/2021 con ns. PG 34925, oggetto della valutazione della proposta di Accordo di Programma in variante:

- Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (ENAC), parere del 07/05/2020;
- Agenzia Territoriale dell’Emilia Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti (ATERSIR) parere del 19/06/2020;
- Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV) parere del 15/05/2020;
- Dipartimento di Sanità Pubblica, UOS Igiene Edilizia e Urbanistica, parere del 21/04/2021;
- Aeronautica Militare – Comando 1a Regione Aerea, parere del 04/05/2021;
- Ministero della Cultura – Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le provincie di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, parere del 29/04/2021;
- Autostrade per l’Italia (ASPI), parere del 06/05/2021;

- Ministero Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS): parere del 06/05/2021;
- Consorzio della Bonifica Renana: parere del 26/05/2021;
- Hera spa e In Rete Distribuzione spa: parere del 10/05/2021;
- Agenzia Regionale per la Prevenzione, l'Ambiente e l'Energia (ARPAE) – Area Prevenzione Ambientale Metropolitana (APAM) parere acquisito ai nostri atti con ns. PG 7425 del 04/02/2022.
- Area Servizi territoriali metropolitani Servizio Progettazione Costruzioni e Manutenzione Strade della Città Metropolitana di Bologna, parere acquisito ai nostri atti con ns. PG 57429 del 29/09/2021

In merito alle valutazioni sul rispetto autostradale, alla luce dei pareri di cui sopra, e così come già richiesto con nostra nota PG 55303 21/12/21, **si chiede di chiarire come siano state recepite le prescrizioni impartite da ASPI e dal MIMS in relazione al progetto presentato (prescrizioni n. 1,2,3,10)**

6- PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

La Città Metropolitana di Bologna, in relazione ai compiti ad essa attribuiti dalla Legge Regionale Emilia-Romagna n.13/2015 e dalla Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 in materia di ValSAT esprime una valutazione preliminare favorevole a condizione che vengano recepite le indicazioni degli Enti ambientali oltre a quanto contenuto nella presente Relazione istruttoria, anche in riferimento alle considerazioni e osservazioni ambientali indicate nel "Parere preventivo di valutazione ambientale" predisposta da ARPAE – Struttura Autorizzazioni Concessioni (AACM) di Bologna acquisito agli atti con ns. PG 51807 del 02/09/2021, allegata alla presente quale parte integrante e sostanziale.

7- COMPATIBILITÀ CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ SISMICA LOCALE

Come riportato nel parere di competenza del geologo del Servizio urbanistica della Città Metropolitana, a cui si rimanda per le specifiche valutazioni di merito, sulla base degli studi prodotti si ritiene che gli approfondimenti effettuati risultino sufficienti, tuttavia si prescrive l'inserimento di alcune richieste nelle NTA del PUA, al fine di evitare eventuali interferenze tra le strutture di progetto e la falda acquifera, nonché al recepimento delle valutazioni specifiche in relazione alle portate ammissibili e dei cedimenti indotti tenendo conto dei manufatti di progetto.

Si dà atto tuttavia che in applicazione dell'art. 5 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n.19/2008, la Città metropolitana esprimerà il parere in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio nell'ambito della fase conclusiva.

8- CONCLUSIONI

Sulla base di quanto sopra esposto e visti gli artt. 43 e 46 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n. 24/2017 che affidano all'organo consiliare metropolitano l'approvazione delle varianti ai Piani di propria competenza e, visto altresì l'art. 27, comma 2, lett. a) dello Statuto della Città Metropolitana, che prevede che il Consiglio Metropolitano esprima, ai sensi dell'art. 60 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n. 24/2017 un assenso preliminare favorevole all'Accordo di programma in oggetto con particolare riferimento alla variante al PTM e al PUMS, la presente Relazione istruttoria è redatta anche ai fini della valutazione e dell'approvazione, da parte del competente organo metropolitano, degli aspetti inerenti la variante alla pianificazione urbanistica (PSC, RUE e POC).

Sulla base di quanto evidenziato nella presente relazione, **si esprime un parere preliminare favorevole rispetto all'Accordo di Programma in oggetto, fatta salva la necessità dell'espressione dell'assenso preliminare da parte dell'organo metropolitano competente sia in relazione ai contenuti di variante alla pianificazione urbanistica sia in relazione alla variante ai piani metropolitani.**

Il presente parere è da intendersi favorevole a condizione che siano accolte e integrate nella documentazione conclusiva le richieste formulate nella presente istruttoria.

In conclusione, si ricordano alcune disposizioni di cui all'art. 60 della Legge Regionale n. 24/2017 con particolare riferimento alla necessità:

- dell'acquisizione da parte del Comune dell'informazione antimafia di cui all'art. 84 comma 3 del Dlgs 159/2011;
- dell'approvazione, ai sensi del comma 3 dell'art. 60 di cui sopra, dei progetti definitivi delle opere e degli interventi oggetto dell'Accordo di programma stesso. A tal fine si chiede al Comune di Valsamoggia di effettuare attraverso i servizi comunali competenti le verifiche di propria competenza con riferimento al rispetto del Dlgs 50/2006 e relativo Regolamento attuativo anche al fine di prevedere che il progetto definitivo sia corredato di tutti gli elaborati e i pareri previsti dalla normativa in materia. Si evidenzia che, con riferimento al cronoprogramma delle opere, lo stesso dovrà essere predisposto in coerenza con lo schema di Accordo di Programma così come modificato a seguito delle prescrizioni impartite nell'ambito della presente relazione;
- dell'acquisizione dell'espressione dell'assenso preliminare anche da parte della Regione Emilia-Romagna così come previsto al comma 2 dell'art. 60 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n. 24/17 con particolare riferimento all'espressione della valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale della variante agli strumenti di pianificazione metropolitana (PTM e PUMS);

Si evidenzia, infine, la necessità:

- di procedere con il recepimento negli elaborati progettuali di tutti i pareri degli Enti partecipanti alla conferenza di Servizi preliminare effettuando una verifica di tutti gli elaborati di cui all'Accordo di programma al fine del corretto coordinamento e allineamento degli stessi;
- di procedere, nell'ambito della successiva fase del procedimento, con un ulteriore confronto con il Servizio Progettazione Costruzioni e Manutenzione Strade della Città Metropolitana di Bologna al fine dell'aggiornamento del parere espresso in sede di conferenza di servizi con riferimento all'approvazione del progetto definitivo delle opere che interferiscono con la viabilità provinciale;
- di procedere con l'aggiornamento dei pareri espressi dagli Enti in sede di Conferenza di Servizi, qualora lo si ritenga necessario a seguito delle modifiche che interverranno in recepimento dei suddetti pareri. A tal fine, e come evidenziato nel paragrafo "Idrogeologia", si ricorda che appare necessario l'aggiornamento del parere espresso dal Consorzio della Bonifica Renana. La città metropolitana segnala, la sua disponibilità per un confronto in merito;
- per il Comune di Valsamoggia: di procedere con la trasmissione via PEC, alla Città Metropolitana, di tutta la documentazione che sarà depositata al fine di ottemperare a quanto previsto dal comma 5 dell'articolo 60 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n.24/2017;
- per il Comune di Valsamoggia e il soggetto attuatore: di procedere con tutte le verifiche, gli aggiornamenti e/o adempimenti necessari al fine del deposito della proposta in oggetto ai sensi del comma 5 del sopra citato art. 60 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n. 24/17,

9- ALLEGATI

- Contributo di ARPAE AACM al parere preliminare di valutazione ambientale dell'Accordo di Programma in oggetto, ai sensi dell'art. 60 comma 3 della Legge Regionale Emilia-Romagna n.24/2017 PG 51807/2021.

Il funzionario
Arch. Luca Montanari

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

