

**Pratica ARPAE – AAC Metropolitana n.16114/2021**

**PROCEDURA VAS/ValsAT art. 18 LR 24/2017 (Parere di valutazione ambientale)**

***Istruttoria di VAS/ValsAT sulla variante al PUA D.7.3-AP\_3\* del Comune di Sala Bolognese attuativo dell'Accordo di Programma (rif. Accordo Territoriale per lo sviluppo delle aree produttive sovracomunali dell'Associazione Terre d'Acqua) modificato a seguito di quanto assunto dal Collegio di Vigilanza del 15/01/2020, del PUMS e del PTM in merito alla volontà di eliminare i limiti quantitativi delle destinazioni d'uso previste dalle norme di attuazione dei comparti relativi alla fase I (D7.1, D7.2, D7.3) nel rispetto dei limiti complessivi di insediamento logistico dell'intera superficie relativa all'Accordo di Programma. Procedimento ex art. 60 LR 24/17.***

**Autorità competente: Città metropolitana di Bologna  
Autorità procedente: Comune di Sala Bolognese (BO)**

**PREMESSO CHE:**

- con comunicazione del 15.10.2020, in atti al PG 53551 della Città metropolitana, il Comune di Sala Bolognese ha indetto la Conferenza dei Servizi preliminare sul procedimento in oggetto, ai sensi dell'art. 60, comma 3, L.R. 24/2017 e dell'art. 14, comma 3, L. 241/1990 e ss.mm.ii, per il giorno 29/10/2020;
- con comunicazione in atti al PG 58198 del 02/11/2020 della Città metropolitana, il Comune di Sala Bolognese ha trasmesso il verbale della prima seduta della Conferenza dei servizi preliminare;
- con comunicazione in atti al PG 1275 del 11/01/2021 della Città metropolitana, il Comune di Sala Bolognese ha trasmesso il verbale della seduta conclusiva della Conferenza dei servizi preliminare;
- nell'ambito del suddetto procedimento, la Città metropolitana è chiamata ad esprimere, oltre alle valutazioni in materia urbanistica e al parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio, anche la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale sul documento di Valsat, ai sensi dell'art. 60, comma 7, L.R. n. 24/2017, avvalendosi dell'istruttoria di ARPAE, ai sensi della Deliberazione della Giunta Regione Emilia-Romagna n. 1795 del 31/10/2016; nella fattispecie la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale sul documento di Valsat viene resa esclusivamente sulla variante al PUA attuativo dell'ambito D.7.3-AP\_3\* dell'Accordo di Programma modificato a seguito di quanto assunto dal Collegio di Vigilanza del 15/01/2020;
- con comunicazione del 05/01/2021 in atti al PG/2021/844 la Città metropolitana ha richiesto ad ARPAE - AACM la predisposizione del parere preventivo di valutazione ambientale entro la data del 18 gennaio 2021;
- ARPAE - AACM ha inviato alla CM con PG/2021/7234 del 18/01/2021 il parere preventivo di valutazione ambientale;
- con PG 3613 del 20/01/21 della CM è stato trasmesso l'Atto del Sindaco Metropolitan n. 8 del 20/01/2021 completo dei relativi allegati, con cui la Città metropolitana di Bologna ha espresso un assenso preliminare favorevole, richiamando la necessità di svolgere specifici approfondimenti, entro la seduta conclusiva successiva al deposito degli atti;
- con nota agli atti CM con PG 4410 del 25/01/21) il Comune di Sala Bolognese ha trasmesso la Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi Preliminare, con il consenso unanime

- alla proposta di accordo di programma in oggetto;
- la proposta di accordo di programma, corredata dalla documentazione (testo Accordo con relativi allegati, POC con relativi allegati, PUA D7.3-Ap\_3\*, delibera di assenso preliminare del CC e della CM) è stata depositata presso le sedi degli enti territoriali partecipanti all'accordo, per 60 giorni dalla pubblicazione sul BURET;
  - con comunicazioni agli atti CM BO con PG 24001 e PG 24004 del 23/04/2021 il Comune di Sala Bolognese ha trasmesso agli enti coinvolti, a conclusione del periodo di deposito (26/4/21), le controdeduzioni alle osservazioni e le integrazioni pervenute;
  - con nota agli atti CM BO con PG 31332 del 25/05/2021 il Comune ha comunicato che:
    - a seguito delle suddette comunicazioni non sono pervenuti ulteriori contributi da parte degli Enti coinvolti nella conferenza preliminare entro i termini richiesti, pertanto si ritiene acquisito l'assenso alla conclusione del procedimento in oggetto;
    - con delibera di Giunta Comunale n. 47 del 20/05/2021 il Comune di Calderara di Reno ha espresso il proprio assenso al progetto definitivo riguardante la riconfigurazione dell'innesto Via Valtiera-Via Stelloni Ponente e pertanto è possibile procedere con la realizzazione dell'opera prevista e con le modalità e tempistiche stabilite nell'accordo e relativa convenzione;
  - in data 18/05/2021 con prot. 7676 la ditta Kryalos SGR S.p.A. ha presentato la documentazione necessaria per avviare le procedure espropriative ai sensi della LR n. 37/2002, per le quali il Comune di Sala Bolognese ha avviato le comunicazioni ai sensi della LR n. 37/2002, relative alle aree necessarie alla realizzazione della ciclabile;
  - con nota acquisita agli atti CM BO con PG 31332 del 25/05/2021 il Comune ha proposto di suddividere in 2 fasi la conclusione dell'iter di approvazione della modifica sostanziale all'Accordo di Programma del 08/04/2009 in variante alla pianificazione urbanistica del Comune di Sala Bolognese. In sostanza il Comune:
    - comunica che ha rilevato alcune problematiche in relazione all'aggiornamento del piano particellare afferente l'opera extra-comparto della pista ciclabile su Via Stelloni, dichiarando che nella sostanza si conferma il progetto del 2009, ma che in fase di assenso preliminare è mancato l'aggiornamento catastale delle particelle da espropriare, poiché cambiato dal 2004;
    - propone di suddividere in 2 fasi la conclusione del procedimento. Le due fasi saranno così articolate:
      - una prima fase per l'approvazione della proposta complessiva contestuale alla variante in oggetto, escluso il progetto definitivo della ciclabile;
      - una seconda fase per l'approvazione del progetto definitivo della ciclabile (nella sostanza non modificato) ed il relativo piano particellare di esproprio aggiornato alla situazione catastale attuale;
  - nell'ambito del suddetto procedimento, la Città metropolitana è chiamata ad esprimere, oltre all'eventuale assenso a procedere per fasi come proposto dal Comune, le valutazioni in materia urbanistica e il parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio, nonché le valutazioni di sostenibilità ambientale e territoriale sul documento di Valsat, ai sensi dell'art. 60, comma 7, L.R. n. 24/2017;
  - con comunicazione del 01/06/2021 in atti al PG/2021/87216 la Città metropolitana ha richiesto ad ARPAE - AACM la predisposizione del contributo istruttorio sulla Valsat relativa alla proposta complessiva di variante all'Accordo di Programma in oggetto, entro la data del 16 giugno 2021 al fine di provvedere all'iscrizione dell'Atto del Sindaco metropolitano nella prima seduta utile.

#### **CONSIDERATO CHE:**

La valutazione della sostenibilità della proposta è stata effettuata sulla base delle analisi già effettuate in relazione ai documenti inviati per la CdS preliminare, integrati dai documenti di seguito

elencati inviati dal proponente a seguito delle indicazioni e richieste contenute nell'assenso preliminare. Tali documenti sono messi a disposizione dalla Città metropolitana nel proprio cloud: [https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/Users/PIANIF-TERR/PTCP/ACCORDI/TERRITORIALI/Ass.Terre d'acqua/02\\_TAVERNELLE/01\\_TAVERNELLE\\_FASE\\_I/06\\_Modifica AdP ottobre 2020/13 INTEGR\\_aprile2021](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/Users/PIANIF-TERR/PTCP/ACCORDI/TERRITORIALI/Ass.Terre d'acqua/02_TAVERNELLE/01_TAVERNELLE_FASE_I/06_Modifica AdP ottobre 2020/13 INTEGR_aprile2021)

- RT\_Relazione tecnica illustrativa
- NTA\_Norma di Attuazione
- CU\_Bozza Convenzione Urbanistica
- 5.2.1\_Componente traffico integrazioni
- 5.2\_Componente traffico
- 5.4\_Componente rumore
- 5.4.1\_Componente rumore\_integrazioni
- 5.3\_Componente idraulica
- 5.8\_Relazione tecnica idraulica
- 6.1\_Rapporto Ambientale
- 6.2\_Sintesi non Tecnica

L'area di progetto conosciuta con il nome di "PUA ambito D7.3 Tavernelle", si localizza all'interno del comune di Sala Bolognese, nella frazione Stelloni, in provincia di Bologna. L'area si identifica in una delle sottozone della prima fase di ampliamento dell'ambito produttivo di Tavernelle.

L'ambito in oggetto è identificato dal PTCP come Ambito agricolo a prevalente rilievo paesaggistico e rientra nel perimetro degli Ambiti produttivi di rilievo sovracomunale consolidati per funzioni prevalentemente produttive manifatturiere, per i quali viene specificato che tali ambiti non appaiono indicati per politiche di ulteriore significativa espansione dell'offerta insediativa, la quale si motiva solamente in relazione a esigenze di sviluppo di attività produttive già insediate nell'ambito. Tale vincolo viene superato in relazione ad esigenze condivise di sviluppo del territorio dell'Associazione di Comuni.

Nell'ambito in oggetto è pertanto possibile insediare attività di nuovi operatori, e non solo pianificare ampliamenti di attività esistenti.

I vincoli da PSC che insistono sull'ambito sono:

- Elettrodotto e relativa fascia di rispetto nella zona NE
- Aree potenzialmente inondabili (Nelle Schede dei Vincoli del PSC, viene stabilito che gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati ed il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante)
- Reticolo idrografico minore nella zona SO
- Zona di particolare protezione dall'inquinamento luminoso
- Dossi e paleodossi
- Zone aeroportuali soggette al Codice della Navigazione

PTCP (non assunti dal PSC)

Art. 4.8 delle NTA del PTCP - Le nuove aree produttive che si qualificheranno APEA dovranno presentare indici e parametri urbanistici tali da garantire il mantenimento di una superficie permeabile pari almeno al 25% della superficie territoriale. Una quota non superiore al 10% della superficie permeabile potrà essere costituita da pavimentazioni permeabili (v.) e coperture verdi (v.).

Art. 6.14 delle NTA del PTCP - Rischio sismico: area suscettibile di effetti locali

Art. 3.5 delle NTA del PTCP

L'area è stata classificata negli scenari di pericolosità come Area P3 – Alluvioni frequenti. Per le

alluvioni frequenti (P3), il tempo di ritorno di riferimento è stabilito fra 20 e 50 anni.

L'area è azzonata nel PGRA come area P3, rischio di alluvioni frequenti; si evince dalle tavole dei piani stralcio che tale mappatura deriva dalla vicinanza geografica dell'ambito a zone di alveo attivo, aree di localizzazione interventi o ad alta probabilità di inondazione. L'ambito rientra nelle celle idrauliche contigue del sistema Reno-Samoggia, come gran parte della provincia settentrionale bolognese.

Pertanto, l'edificazione nell'area non è ostacolata da vincoli o rischi di tipo idrogeologico.

Non si evidenziano all'interno del report vincolistico elementi che possano ostacolare l'edificazione nell'area.

All'interno del PUMS approvato sono state riviste alcune delle considerazioni previste dal PTCP in termini di aree idonee ad ospitare insediamenti di tipo logistico. In particolare il PUMS, all'interno dello strumento operativo del Piano Urbano per la Logistica Sostenibile, ha identificato dei contesti geografici dove incentivare la localizzazione di nuovi insediamenti logistici e produttivi, favorendo al contempo il riassetto di quelli esistenti.

Gli insediamenti sono stati identificati in una logica funzionale di accessibilità e di sostenibilità, finalizzata a garantire il minimo impatto ambientale e trasportistico tenendo conto anche della specializzazione cui dovrebbero ambire secondo la vocazione del territorio. E' stata inoltre considerata l'accessibilità degli addetti attraverso la distanza dalle stazioni ferroviarie servite dal sistema di trasporto pubblico regionale, al fine di favorire la possibilità di raggiungere il posto di lavoro con sistemi di trasporto sostenibili.

Bisogna sottolineare che il PUMS approvato a novembre 2019, nella sezione dedicata alla logistica sostenibile, esplicita che tale documento supera l'impostazione del PTCP, in quanto quest'ultimo dava un'indicazione di localizzazione preferenziale e non esclusiva, che quindi nel PUMS viene meglio articolata, ammettendo possibilità più estese.

Come evidenziato dalla cartografia PUMS la ciclopedonale prevista come opera extra comparto relativa al comparto D.7.3 fa parte della Rete integrativa ciclabile per la mobilità quotidiana individuata dal PUMS.

L'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunale dell'Associazione Terre d'Acqua è stato approvato con D.C.C. n. 45 del 08/06/2005. Tale accordo individua gli ambiti produttivi sovracomunali facenti parte dell'Associazione Terre d'Acqua tra i quali l'ambito (5) Tavernelle. Nell'accordo viene precisato che sarà necessario rispettare i criteri per la trasformazione degli ambiti in APEA. In particolare vengono presentate le criticità a cui far fronte per l'intero ambito Terre d'Acqua e per l'ambito specifico Tavernelle, riportate di seguito:

- intersezione via Stelloni e SP Paullese
- innesto via Valtiera con SP Persicetana
- rischio idraulico, si riscontra un fenomeno di subsidenza elevato.

A seguito della seduta del Collegio di Vigilanza del 02/04/2019 (Prot. n. 22428), con D.C.C. del Comune di Sala Bolognese n. 37 del 08/04/2019 viene disposta e approvata la proroga all'Accordo di Programma in attuazione all'Accordo territoriale delle aree produttive sovracomunali dell'Associazione Terre d'Acqua per ulteriori 5 anni decorrenti dalla scadenza naturale dell'accordo prevista per il 20 maggio 2019.

Il giorno 15/01/2020 si è tenuto presso la sede della Città Metropolitana di Bologna il Collegio di Vigilanza relativo all'Accordo di Programma attuativo di un Accordo Territoriale per gli insediamenti produttivi dell'Associazione Terre d'Acqua, relativo all'ambito produttivo Tavernelle. Il collegio di vigilanza condivide la possibilità di eliminare i limiti quantitativi delle destinazioni d'uso previste dalle norme di attuazione dei comparti relativi alla fase I al fine di rispondere alla richiesta di maggiore flessibilità e consentire l'insediamento di attività di logistica per l'intera superficie complessiva. Viene

pertanto condivisa la possibilità di realizzare il 100% di logistica e per una superficie maggiore di 10.000 mq.

Viene pertanto espressa la necessità di modificare i punti di seguito riportati:

- eliminazione previsione Centro di produzione pasti;
- ridefinizione degli obblighi a carico dei soggetti attuatori;
- definizione delle opere di interesse pubblico da realizzare anche alla luce del nuovo scenario infrastrutturale

All'interno della zona interessata dal presente PUA sono consentiti tutti gli usi previsti dalle N.T.A. del PRG vigente e dalle conseguenti varianti previsti nella zona omogenea D a cui viene aggiunta la voce "Attività di trasporto e logistica".

La proposta progettuale consiste sostanzialmente in:

- realizzazione di fabbricato ad uso attività logistica per Sc di 28.533 mq
- Superficie territoriale (ST) = 98.300,00 mq
- Indice di utilizzazione territoriale (UT) = 0,3033 mq/mq
- Superficie Utile complessiva = 29.806 mq
- Standard min richiesto (15% ST) = 14.745,00 mq
- Destinazione d'uso = quelle previste dalle NTA
- modifica degli allegati Masterplan (tavola M) e Planimetria generale opere extra comparto(tavola OP);
- variante al PUA D.7.3-AP\_3\* del Comune di Sala Bolognese, sia normativa che cartografica, al fine di eliminare le limitazioni previste all'insediamento di "Attività di trasporto e logistica", presentando specifico studio di VALSAT per la compatibilità dell'intervento rispetto alle normative ambientali, a recepimento di quanto assunto dal Collegio di Vigilanza del 15/01/2020, del PUMS e del PTM adottato;
- la possibilità di estendere l'ammissibilità di insediamenti per "Attività di trasporto e logistica" fino al 100% della SC anche nelle sottozone D.7.1-AP\_3 e D.7.2-AP\_3, a recepimento di quanto assunto dal Collegio di Vigilanza del 15/01/2020, del PUMS e del PTM adottato previa apposita variante ai rispettivi PUA e relativa VALSAT, ai sensi dell'art. 4 della LR n. 24/2017 e dell'art.35 della LR n. 20/2000, corredata dalle varie componenti ambientali (inquinamento acustico, inquinamento atmosferico, studio geologico e sismico, studio idraulico, studio del traffico e ogni altra documentazione di legge);
- superamento dell'obbligo di realizzazione di alcune opere extra comparto previste dall'art. 8 dell'Accordo di Programma 2009;
- ridefinizione degli obblighi a carico dei soggetti attuatori;
- aggiornamento delle opere finalizzate a creare le condizioni per l'attuazione di una zona che possa assumere le caratteristiche di Area Produttiva Ecologicamente attrezzata APEA, anche alla luce del nuovo scenario infrastrutturale.

Il progetto sarà predisposto al fine di soddisfare i requisiti della GREEN LOGISTICS secondo quanto disposto dal PUMS e dal PTM adottato della Città Metropolitana di Bologna, ed in particolare:

- Analisi e pianificazione continua delle modalità di produzione e distribuzione dei propri prodotti e dei servizi di logistica, che comprenda una determinata percentuale di merci trasportate su ferro e/o mezzi non inquinanti e l'utilizzo per la distribuzione urbana di una determinata percentuale di veicoli elettrici.
- Esistenza di un programma di azioni di Mobility Management per favorire lo spostamento con mezzi sostenibili da parte degli addetti, tenendo conto della presenza del servizio di trasporto pubblico e dei collegamenti ciclabili anche nella scelta localizzativa.

- Esistenza di un programma di efficientamento dei servizi offerti in condivisione con gli altri eventuali attori presenti nel cluster (condivisione mezzi e spazio di carico/scarico, programma di riduzione dei viaggi a vuoto, incentivo al modal shift, utilizzo flotta ibrido-elettrica etc.).
- Esistenza di un programma di mitigazione/azzeramento dei rischi ambientali derivanti dalla propria attività logistica.
- Continua analisi delle prestazioni dei veicoli e mezzi utilizzati (efficienza energetica, consumo delle risorse, rapporto sulle performance, ecc.).
- Continuo controllo delle modalità di utilizzo dei macchinari e dei veicoli aziendali (consumo medio, stile di guida, consumo degli pneumatici, ecc.)
- ...

In relazione ai requisiti ambientali richiesti dalla certificazione GREEN LOGISTICS il soggetto attuatore si impegna inoltre attraverso il progetto di variante al PUA comparto D7.3:

- al miglioramento della sicurezza negli incroci viabilistici interessati dal traffico pesante, inclusi gli interventi dedicati alla protezione degli utenti deboli: pedoni, ciclisti e motociclisti;
- all'inserimento di tetti verdi, ove compatibili con le attività insediate, pannelli fotovoltaici e/o pannelli solari termici su almeno il 70% della superficie delle coperture piane e adozione delle altre modalità di risparmio energetico previste dalle norme e dai regolamenti locali;
- all'adozione di soluzioni volte a mitigare l'effetto isola di calore, attraverso pareti e coperture verdi se compatibili con la funzione insediata;
- alla realizzazione di macchie e filari alberati,
- alla realizzazione di parcheggi permeabili (ad esclusione delle aree destinate alla sosta dei mezzi pesanti) e alberati;
- all'adozione di soluzioni verdi per la laminazione degli eventi meteorici in conformità con le norme del PSAI vigente sull'invarianza idraulica organicamente inserite nella rete ecologica;
- all'adozione di misure di riduzione del rischio alluvioni come richieste dal PGRA attraverso uno specifico studio idraulico;
- al raggiungimento di una qualità progettuale secondo i requisiti APEA (Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata);

Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera si evidenzia che gli impatti sulla componente atmosfera indotti dal traffico indotto dalla realizzazione del progetto del comparto D7-3 non comporteranno un peggioramento della qualità dell'aria ambiente e possono pertanto considerarsi trascurabili.

Per quanto concerne l'incremento delle emissioni in atmosfera dato dalla conversione di tutta la superficie utile in logistica saranno previste misure mitigative sia a livello prestazionale del futuro edificio adibito a logistica che sarà certificato BREEAM livello Very Good garantendo pertanto bassi livelli di consumi, sia attraverso impianto di 132 alberi e 791 m2 di arbusti ad assorbimento di CO2 e PM10 utilizzando le specie descritte all'interno degli elaborati della variante sostanziale al PUA D.7.3.

In merito alla mobilità, nelle fasi attuative dovranno essere valutati i seguenti requisiti:

- la composizione della flotta veicolare intesa come tipo dei mezzi (di cui almeno il 20% deve essere composta da mezzi non inquinanti) e loro distribuzione oraria durante la giornata tipo (anche notturne);
- l'attivazione di soluzioni di mobilità sostenibile per gli addetti quali:
  - l'individuazione della figura del mobility manager aziendale (per aziende con più di 100 addetti) e la redazione annuale del Piano degli spostamenti casa – lavoro
  - acquisto servizio trasporto collettivo e abbonamenti anche di collegamento alla più vicina stazione SFM per tutti gli addetti logistici

- collegamenti ciclabili dedicati dal centro abitato e dalla più vicina stazione SFM all'ambito produttivo
- Il monitoraggio ex-post (individuando le possibili soluzioni e mitigazioni necessarie per ridurre i conflitti funzionali), dei:
  - flussi veicolari di alcuni punti specifici concordati o lungo determinati archi stradali critici, relativi ad una settimana tipo, suddivisi per ora e tipologia di mezzo;
  - flussi di merci in termine di andamento degli ingressi/uscite al comparto, in una settimana tipo, suddivisi per ora e tipologia di mezzo.

La relazione di Valsat viene svolta nell'ambito dell'iter di approvazione della modifica dell'accordo di programma del 08.04.2009 in attuazione dell'accordo territoriale per lo sviluppo delle aree produttive sovracomunali dell'associazione terre d'acqua in variante alla pianificazione urbanistica comunale ai sensi dell'art. 34 del d.lgs. 267/2000 e degli artt. 60 e 61 della L.r. 24/2017, ed in particolare per la variante non sostanziale al PUA del comparto d7.3.

Obiettivo del presente documento è la valutazione degli impatti sulla componente ambientale delle previsioni contenute all'interno della Variante non sostanziale al PUA del comparto D7.3 e alla variante PRG relativa a quanto stabilito in data 15/01/2020 dal Collegio di Vigilanza in merito alla volontà di eliminare i limiti quantitativi delle destinazioni d'uso previste dalle norme di attuazione dei comparti relativi alla fase I (D7.1, D7.2, D7.3), al fine di rispondere alla richiesta di maggiore flessibilità e consentire l'insediamento di attività di logistica per l'intera superficie complessiva ammessa per ciascuna sottozona.

Per tale ambito l'insediamento di funzioni logistiche (magazzini, spedizionieri, e-commerce) è condizionato alla Certificazione Green Logistics (cap. 4.2 del PUMS).

Si riportano di seguito i requisiti fissati per la concessione della Certificazione Green:

- Analisi e pianificazione continua delle modalità di produzione e distribuzione dei propri prodotti e dei servizi di logistica, che comprenda una determinata percentuale di merci trasportate su ferro e/o mezzi non inquinanti e l'utilizzo per la distribuzione urbana di una determinata percentuale di veicoli elettrici.
- Esistenza di un programma di azioni di Mobility Management per favorire lo spostamento con mezzi sostenibili da parte degli addetti, tenendo conto della presenza del servizio di trasporto pubblico e dei collegamenti ciclabili anche nella scelta localizzativa.
- Esistenza di un programma di efficientamento dei servizi offerti in condivisione con gli altri eventuali attori presenti nel cluster (condivisione mezzi e spazio di carico/scarico, programma di riduzione dei viaggi a vuoto, incentivo al modal shift, utilizzo flotta ibrido-elettrica etc.).
- Esistenza di un programma di mitigazione/azzeramento dei rischi ambientali derivanti dalla propria attività logistica.
- Esistenza di un programma di sviluppo aziendale che includa parametri e criteri di sostenibilità ambientale.
- Rispetto della Carta dei diritti fondamentali dei lavoratori.
- Rispetto degli standard ISO 14000.
- Analisi delle esternalità prodotte e loro monetizzazione.
- Esistenza di un programma di sviluppo aziendale che includa parametri e criteri di sostenibilità ambientale.
- Esistenza di un programma di aggiornamento aziendale sulle nuove pratiche e sui nuovi sistemi di produzione più ecosostenibili.
- Continuo aggiornamento e formazione del personale e dello staff.
- Continua analisi delle prestazioni dei veicoli e mezzi utilizzati (efficienza energetica, consumo delle risorse, rapporto sulle performance, ecc.).
- Continuo controllo delle modalità di utilizzo dei macchinari e dei veicoli aziendali (consumo

medio, stile di guida, consumo degli pneumatici, ecc.)

Il progetto prevede le seguenti quantità:

Superficie Territoriale = 98.300 mq

- Superficie Complessiva = 28.533 < 29.806 mq

- Indice di Utilizzazione Territoriale (UT) = 0,3033 mq/mq

- Standard reperiti dal progetto = 14.760 mq > 14.745 mq di cui

- Parcheggi pubblici = 2.930 mq pari a 86 stalli pubblici (81+5 disabili)

- Verde pubblico (compreso vasca di laminazione) = 11.830 mq

- Alberature area di parcheggio di progetto = 44 alberi > 43,5 (87 posti auto /2)

- Alberature di nuovo impianto di progetto = 131 alberi > 127 alberi

- Arbusti di nuovo impianto di progetto = 844 mq = 844 mq

- Parcheggi pertinenziali di progetto = 70 posti auto = 70 posti auto

- Verde permeabile = 25.425 mq > 24.575 mq

### PERMEABILITÀ DEL SUOLO

Il progetto garantisce una superficie verde permeabile pari al 25% della Superficie Territoriale.

Inoltre il progetto prevede parcheggi permeabili e alberature che soddisfano il parametro minimo di 1 albero ogni 2 posti auto.



### Suolo

L'indagine ambientale è stata effettuata per la verifica dello stato qualitativo dei terreni e delle acque di falda.

Agli esiti dell'indagine diretta di campo è emerso che:

- L'intera area risulta caratterizzata da una predominante litologia di Argilla Limosa compatibile con la litologia naturale dell'area.
- Tutti i n. 15 campioni di terreno prelevati ed analizzati sono risultati conformi sia ai limiti di

riferimento rispetto all'attuale destinazione d'uso (D.lgs. 152/06, Allegato 5, Tabella 1, Colonna B "Commerciale e industriale");

- I n. 2 campioni di acqua di falda prelevati sono risultati conformi ai limiti di cui alla Tabella 2 Allegato 5, Parte quarta, Titolo 5 del D.lgs. 152/2006 "Concentrazione soglia di contaminazione nelle acque sotterranee".

Sulla base di quanto sopra non si rilevano passività ambientali a carico dell'area.

### **Geologia e rischio sismico**

Sulla base delle risultanze ottenute nel corso dell'indagine eseguita a supporto dell'intervento in progetto e considerato il contesto geologico, geomorfologico ed idrogeologico del sito in esame, fatte salve le indicazioni riportate nella presente relazione, si ritiene l'intervento in progetto COMPATIBILE con le condizioni presenti e, in particolare, con le risultanze dello Studio Geologico di supporto al PSC Comunale di Sala Bolognese (BO).

In ogni caso in relazione alle future attività di progettazione strutturale è opportuno segnalare che:

- L'area in oggetto è interessata dalla presenza di terreni con caratteristiche geotecniche esclusivamente coesive, quindi senza valori d'angolo di attrito.
- Il livello di falda soggiacente si attesta in prossimità del piano campagna (profondità rilevata circa -1,0/-1,2 m),
- I terreni dell'area interessata dal progetto sono soggetti al fenomeno della subsidenza
- Il settore nord-occidentale dell'area di specifico interesse è classificato come una zona suscettibile di instabilità, ovvero potenzialmente soggetta al fenomeno della liquefazione. Per tale ragione sono richiesti gli approfondimenti sismici di terzo livello che consistono nella verifica alla liquefazione. Tale verifica è stata condotta dall'estensore dello studio geologico comunale impiegando il metodo di Boluanger-Idriss (2014). Le elaborazioni matematiche hanno permesso di calcolare un indice del potenziale di liquefazione (IL) medio pari a 3,3 che corrisponde ad un rischio di liquefazione potenzialmente moderato ( $2 < IL \leq 5$ ). Ai sensi della D.G.R. n. 630 del 29/04/2019 è stata comunque effettuata la valutazione della possibilità di occorrenza della liquefazione. Dalle verifiche condotte in questa sede sono i valori massimi dell'indice del potenziale di liquefazione (IL) sono compresi tra 2,27 e 3,38, che corrispondono ad un rischio di liquefazione potenzialmente moderato ( $2 < IL \leq 5$ ). Tale dato è congruente con quanto riportato nello studio geologico comunale.

### **Acque**

In merito alla classificazione dell'area rispetto al PGRA e considerato che l'area medesima ricade in zona P3 in relazione al reticolo principale ed in zona P2 in relazione al reticolo secondario è stato effettuato specifico approfondimento in relazione al rischio idraulico derivante dalla presenza in adiacenza all'area degli scoli Sacerno e C.C.A.B. Bagnetto.

Dall'analisi svolta emerge che:

- il fondo del canale C.C.A.B. Bagnetto in corrispondenza delle sezioni 3 e 4 (evidenziate nella documentazione) risulta all'incirca -2,5 metri rispetto al ciglio del canale all'interno dell'area
- il fondo del canale Sacerno in corrispondenza della sezione 1 (evidenziata nella documentazione) risulta all'incirca -1,8 metri rispetto al ciglio del canale all'interno dell'area

Allo stato di progetto il piazzale lato ovest dell'area fronte C.C.A.B. Bagnetto e canale Sacerno avrà una quota topografica di 55,5 metri slm e pertanto tale area sarà rialzata di circa 60 cm rispetto al ciglio del canale C.C.A.B. Bagnetto allo stato di fatto (54,90 metri slm).

Con tale tipologia di configurazione progettuale l'area di intervento risulterà pertanto garantita rispetto a tiranti idrici in occasioni di eventi di emergenza idraulica sino a 50 cm (tenuto conto di un ulteriore franco di sicurezza di 10 cm).

Tenuto pertanto conto del fatto che allo stato di progetto non sono previsti nuovi locali interrati e che il piazzale di progetto lato ovest dell'area fronte C.C.A.B. Bagnetto e canale Sacerno sarà rialzato di circa 60 cm rispetto allo stato di fatto si ritiene che le scelte progettuali previste siano tali da gestire

un'emergenza idraulica con tirante idraulico sino a 50 cm.

In seguito alla richiesta di integrazioni a valle della Conferenza Preliminare, è stato prodotto uno specifico approfondimento in relazione al rischio idraulico con riferimento al reticolo del Torrente Lavino.

Il Piano di Gestione del rischio di alluvioni Secondo ciclo del dicembre 2019 riporta le indicazioni dei tiranti previsti secondo lo scenario P3 con riferimento al reticolo del Torrente Lavino.

Secondo tale mappa l'area di progetto sarebbe interessata da un tirante idrico per scenari probabili (tempo di ritorno fra 20 e 50 anni - elevata probabilità) maggiore di 2 metri.

Con riferimento a quanto sopra è quantomeno opportuno segnalare che tra l'alveo del Torrente Lavino e l'area di progetto distanti circa 1500 metri uno dall'altro risulta interposto il Borgo di Osteria Nuova.

Inoltre è altrettanto opportuno segnalare che come riportato nel documento "Aggiornamento e revisione delle mappe di pericolosità e del rischio di alluvione redatte ai sensi dell'art. 6 del D.lgs. 49/2010 attuativo della Dir. 2007/60/CE – Il ciclo di gestione ALLEGATO 3 - Attività sviluppate a livello regionale per la valutazione dei tiranti e delle velocità nelle APSFR regional" del Dicembre 2019 le mappe prodotte devono essere in generale sottoposte ad un attento esame anche da parte delle Autorità idrauliche competenti, sulla scorta della loro conoscenza diretta delle dinamiche di allagamento e di sopralluoghi e analisi di campo, al fine di verificare più dettagliatamente i risultati ottenuti ed orientare le attività successive di aggiornamento delle geometrie delle sezioni trasversali dei corsi d'acqua e degli studi idraulici.

In merito alla classificazione dell'area rispetto al PGRA al fine di contestualizzare a livello locale quanto mappato, è stato effettuato specifico approfondimento in relazione al rischio idraulico derivante dal regime idraulico del Torrente Lavino che risulta ubicato ad una distanza di circa 1500 metri in direzione ovest rispetto all'area di progetto.

Da un punto di vista topografico l'intera area interposta tra l'area di progetto ed il Torrente Lavino risulta pianeggiante ad una quota compresa tra 24,5 e 25 metri s.l.m.

Da un punto di vista del contesto territoriale è opportuno sottolineare come tra il Torrente Lavino e l'area di progetto sorga il Borgo di Osteria Nuova.

Emerge come le portate di piena caratterizzate da T=25 anni e T=100 anni transitino all'interno dell'alveo mantenendo un franco di sicurezza rispettivamente di F=1,04 m e 0,65 m rispetto agli argini laterali.

Solo al verificarsi della portata duecentennale invece si assiste ad una fuoriuscita del tirante idrico di circa  $\Delta h=25$  cm rispetto agli argini laterali.

Anche ipotizzando in via cautelativa l'assenza di ostacoli topografici tra il Torrente in oggetto e l'area di intervento e l'assenza di perdite di carico laterali e pertanto ipotizzando di traslare il suddetto tirante idrico di 25 cm in corrispondenza dell'area di intervento, tenuto conto del fatto che allo stato di progetto non sono previsti nuovi locali interrati e che il piazzale di progetto lato ovest dell'area sarà rialzato di circa 60 cm rispetto allo stato di fatto si ritiene che le scelte progettuali previste siano tali da gestire la suddetta emergenza idraulica.

Sulla base di quanto sopra si ritiene pertanto che il previsto tirante idrico di 25 cm calcolato in occasione della portata duecentennale del Torrente Lavino sia assolutamente trascurabile ai fini del rischio idraulico per l'area d'intervento.

Rimane inteso che al fine di garantire una buona officiosità dell'alveo del torrente Lavino dovranno essere mantenute in opera:

- costanti misure di manutenzione ordinaria con interventi di sistemazione delle sponde e della vegetazione
- interventi di manutenzione straordinaria per l'asportazione di materiale alluvionale sedimentato sulle golene, nelle parti a maggiore sofferenza idraulica dei tratti arginati al fine di prevenire il progressivo restringimento delle sezioni di deflusso dove la pendenza di fondo del corso d'acqua è più scarsa con un tendenziale diminuzione del franco arginale.

## Rumore

La valutazione previsionale di impatto acustico effettuata si pone l'obiettivo di valutare preventivamente le eventuali criticità correlate al futuro intervento di realizzazione di un nuovo insediamento logistico ubicato all'interno del Comune di Sala Bolognese (BO), Via Turati.

A tal fine si è proceduto alla mappatura del clima acustico territoriale ante operam attraverso una campagna di rilievi fonometrici eseguita in periodo diurno e notturno in data 08-09/09/2020.

Una volta effettuata la mappatura del clima acustico territoriale allo stato di fatto si è proceduto a simulare all'interno dell'area l'inserimento della futura attività di progetto in periodo diurno e notturno.

Le attività diurne che verranno svolte all'interno del suddetto insediamento saranno:

- Attività di stoccaggio e movimentazione merci
- Attività di carico e scarico di autocarri tramite dock di carico, carrelli elevatori e transpallet elettrici e manuali

A corollario dell'attività – ai fini delle successive valutazioni – in via cautelativa si prevede pertanto che in periodo diurno siano attive le seguenti sorgenti sonore:

- Attività di stoccaggio e movimentazione merci con un numero complessivo massimo di 86 muletti interni all'insediamento.
- Traffico veicolare indotto nell'intorno territoriale stimato in 146 mezzi pesanti nelle 16 ore diurne, considerando la somma degli arrivi e delle partenze di tutti i mezzi pesanti. La quasi totalità dei mezzi pesanti arriverà al polo logistico da sud (direzione A1) e ripartirà nella medesima direttiva.
- Traffico veicolare interno all'insediamento - in modalità decelerata - di 73 mezzi pesanti nelle 16 ore diurne. Si considera in questo caso il numero effettivo di mezzi pesanti, poiché ogni mezzo in arrivo sarà prontamente scaricato e ricaricato ed effettuerà un solo giro nella viabilità interna.
- Installazione di un numero complessivo di 4 Unità di Trattamento Aria (UTA) per poter permettere il ricircolo ed il ricambio d'aria e 3 Gruppi Chiller (VRV), in funzione nelle ore diurne.

Le attività notturne che verranno svolte all'interno del suddetto insediamento saranno:

- Attività di stoccaggio e movimentazione merci
- Attività di carico e scarico di autocarri tramite dock di carico, carrelli elevatori e transpallet elettrici e manuali

A corollario dell'attività – ai fini delle successive valutazioni – in via cautelativa si prevede pertanto che in periodo notturno siano attive le seguenti sorgenti sonore:

- Attività di stoccaggio e movimentazione merci con un numero complessivo massimo di 86 muletti interni all'insediamento.
- Traffico veicolare indotto nell'intorno territoriale stimato in 311 mezzi pesanti nelle 8 ore notturne, considerando la somma degli arrivi e delle partenze di tutti i mezzi pesanti. La quasi totalità dei mezzi pesanti arriverà al polo logistico da sud (direzione A1) e ripartirà nella medesima direttiva.
- Traffico veicolare interno all'insediamento - in modalità decelerata - di 156 mezzi pesanti nelle 8 ore notturne. Si considera in questo caso il numero effettivo di mezzi pesanti, poiché ogni mezzo in arrivo viene prontamente scaricato e ricaricato ed effettua un solo giro nella viabilità interna.
- Installazione di un numero complessivo di 4 Unità di Trattamento Aria (UTA) per poter permettere il ricircolo ed il ricambio d'aria e 3 Gruppi Chiller (VRV), in funzione nelle ore notturne.

Sulla base delle suddette ipotesi sono state effettuate le analisi previsionali.

Dall'analisi dei risultati di calcolo emerge come l'intervento in progetto così come configurato risulti compatibile con il clima acustico territoriale dell'area determinando un valore differenziale in

corrispondenza dei ricettori più prossimi all'insediamento conforme alle soglie normative di riferimento. Allo stesso modo il livello di immissione sonora calcolato allo stato di progetto in corrispondenza dei medesimi ricettori è risultato conforme sia in periodo diurno sia in periodo notturno ai limiti di riferimento di classe III del piano di zonizzazione acustica comunale.

Il modello previsionale di impatto acustico aggiornato a Novembre 2020 è stato integrato considerando oltre ai recettori già considerati nelle precedenti valutazioni, anche il recettore abitativo posto in via Stelloni Ponente ad angolo con via Filippo Turati, situato nel comune di Calderara di Reno (BO).

In relazione al potenziale recettore posto a sud e confinante con l'ambito di progetto si segnala che trattasi di edificio in costruzione senza certezza in relazione alla futura destinazione d'uso. Lo scrivente non ha ritenuto allo stato odierno di considerarlo quale potenziale recettore.

Ci si riserva nell'attività di monitoraggio acustico post operam a progetto realizzato ed attività in esercizio - laddove l'edificio sarà terminato ed eventualmente destinato ad uso abitativo - di includerlo nelle verifiche acustiche finalizzate al controllo del rispetto delle rispettive soglie di riferimento.

In merito all'ulteriore recettore denominato R6 (abitazione in via Stelloni ponente), dall'analisi del piano di zonizzazione acustica si evince che l'area dove è ubicato il recettore risulta classificata in Classe V "Aree prevalentemente industriali". Il punto si trova anche all'interno della fascia di pertinenza A della via Stellone Ponente, strada di classe Cb, i cui limiti acustici sono identici a quelli della Classe V.

Dall'analisi dei risultati della simulazione relativi al periodo diurno e notturno emerge:

- Periodo diurno: sia allo stato di fatto, sia allo stato di progetto viene rispettato il limite di immissione per la classe acustica V;
- Allo stato di progetto il livello differenziale diurno stimato è risultato pari a 0,5 dBA;
- Periodo notturno: sia allo stato di fatto, sia allo stato di progetto viene rispettato il limite di immissione per la classe acustica V;
- Allo stato di progetto il livello differenziale notturno stimato è risultato pari a 9 dBA

Alla luce di quanto sopra, al fine di valutare una possibile opera di mitigazione per quanto concerne lo stimato valore differenziale notturno, si è proceduto a effettuare i calcoli previsionali prevedendo di realizzare a presidio dell'immobile una barriera fonoisolante posta a confine della proprietà dell'abitazione considerata, realizzata con pannelli sandwich fonoisolanti e fonoassorbenti aventi un indice di valutazione del potere fonoisolante "RW"  $\geq 33$  dB riferito alla frequenza di 500 Hz. I possibili pannelli potranno avere spessore 80 mm, con la composizione dettagliata nel documento integrativo.

Grazie all'installazione della barriera acustica ipotizzata si raggiunge un abbattimento di 7-8 dB(A) in corrispondenza del recettore garantendo pertanto un abbattimento tale da rientrare all'interno dei valori del differenziale in periodo notturno (3 dBA), sebbene non applicabili al caso in esame.

Pertanto al fine di mitigare la rumorosità prevista si potrà installare una barriera fonoisolante posta a confine della proprietà dell'abitazione che permetterà l'abbattimento del livello equivalente sonoro di almeno 7-8 dB(A). Dettagli realizzativi saranno valutati previa progettazione esecutiva.

## **Aria**

Lo studio condotto ha l'obiettivo di quantificare le emissioni di inquinanti derivanti dal traffico veicolare indotto dalla realizzazione del progetto e derivanti dalla conversione di tutta la superficie utile in logistica, con particolare riferimento alle specie inquinanti principali (comprendendo CO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub>), stabilendone inoltre la compatibilità ambientale e definendo le azioni mitigative da

intraprendere secondo quanto indicato da Città Metropolitana di Bologna.

Agli esiti finali dell'analisi effettuata è emerso che gli impatti sulla componente atmosfera indotti dal traffico indotto dalla realizzazione del progetto del comparto D7-3 non comporteranno un peggioramento della qualità dell'aria ambiente e possono pertanto considerarsi trascurabili.

Per quanto concerne l'incremento delle emissioni in atmosfera dato dalla conversione di tutta la superficie utile in logistica saranno previste misure mitigative sia a livello prestazionale del futuro edificio adibito a logistica che sarà certificato BREEAM livello Very Good garantendo pertanto bassi livelli di consumi, sia attraverso impianto di 132 alberi e 791 m2 di arbusti ad assorbimento di CO2 e PM10 utilizzando le specie descritte all'interno degli elaborati della variante non sostanziale al PUA D.7.3.

### **Traffico e Mobilità**

Gli assi stradali di via Valtiera, via Stelloni Ponente e della SP18 consentono il collegamento con la viabilità principale costituita dalla SP568 Persicetana e con la SP3. Tali itinerari consentono di raggiungere agevolmente gli assi autostradali della A1, della A14 e della Tangenziale di Bologna, la SS9 Emilia, a Sud, e con la A13, sul lato Est.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, l'area dista circa di 2,3 km dalla stazione di Osteria Nuova servita dal servizio ferroviario regionale sulla linea RFI Bologna-Verona e circa 1 km dalle fermate del trasporto pubblico locale Zona Artigianale Stelloni/via Bizzarri, posizionate in fregio a via Stelloni, e servite dalle autolinee extraurbane 91 Padulle-Bologna Stazione Centrale e 506 Bonconvento-San Giovanni in Persiceto, attiva solo in periodo scolastico.

L'ambito di intervento è localizzato lungo via Turati, una strada locale a servizio del comparto produttivo "Tavernelle", che si innesta su via Stelloni Ponente. Tale asse consente le connessioni con la rete provinciale primaria e secondaria (SP18, SP3, SP568) che conduce alla rete principale ed autostradale (A1, A14, Tangenziale di Bologna, SS9). Si tratta di un sistema viabilistico consolidato a servizio degli ambiti produttivi esistenti che garantisce buoni livelli di accessibilità, rapidi collegamenti con il sistema viabilistico principale e che risulta pienamente funzionale.

Sono previsti due punti di accesso all'area direttamente da via Turati: quello più a Sud per l'ingresso dei mezzi pesanti e quello più a Nord per l'uscita in modo da ottimizzare la circolazione interna, l'utilizzo dei piazzali e delle baie di carico. I posti auto sono localizzati in fregio a via Turati ed in corrispondenza dell'accesso Sud

Tale sistema viabilistico sarà oggetto di importanti interventi di potenziamento, relativi al nodo autostradale e tangenziale di Bologna, agli interventi sulla rete provinciale, e le opere a servizio dei comparti produttivi, con particolare riferimento al progetto della cosiddetta "Intermedia di Pianura" che andrà ad interessare la viabilità di accesso all'area con l'adeguamento delle intersezioni esistenti e la realizzazione di un nuovo asse con direttrice Est-Ovest, in parte su strade esistenti ed in parte con tratti di nuova realizzazione. In uno scenario di lungo termine, a interventi realizzati, si prefigura un riequilibrio ed una migliore distribuzione dei carichi sulla rete.

Allo stato attuale si individua pertanto un buon livello di accessibilità in termini viabilistici ed un discreto livello di accessibilità per quanto riguarda di trasporto pubblico.

I flussi di traffico rilevati sono risultati ampiamente entro i limiti di capacità in corrispondenza delle sezioni stradali indagate, lungo via Stelloni Ponente e via Valtiera, e delle intersezioni di accesso al comparto; i flussi di traffico più elevati sono stati rilevati nelle ore di punta in corrispondenza del nodo tra la Persicetana e via Valtiera, comunque ancora entro i limiti di capacità del nodo con livelli di servizio pari ad A. I flussi di traffico notturni risultano di consistenza piuttosto limitata.

Per la valutazione delle condizioni di deflusso lungo gli itinerari di collegamento tra via Turati a Sala Bolognese e la rete autostradale, si è fatto riferimento ai risultati di specifiche analisi condotte appositamente per il presente studio tramite il modulo Traffic Stats del portale Tom Tom che consente di valutare, arco per arco, le velocità medie di percorrenza rispetto ad intervalli temporali stabiliti dall'utente per ogni relazione di origine/destinazione di interesse. Le elaborazioni derivano

dai dati certi dei dispositivi sui cui sono installati i prodotti Tom Tom (smartphone, navigatori, sistemati preinstallati sui veicoli, ecc...). I dati sono stati analizzati con riferimento al periodo neutro per-covid delle giornate feriali del mese di aprile 2019 e su base orario nell'arco delle 24 ore.

Le analisi sono state effettuate per i seguenti 6 itinerari con l'alternativa di percorso tra la SP18 e via Valtiera:

- VIA TURATI-A1 CASALECCHIO;
- A1 CASALECCHIO-VIA TURATI;
- VIA TURATI-A13 INTERPORTO;
- INTERPORTO-A13-VIA TURATI;
- VIA TURATI-A14 BORGO PANIGALE;
- A14 BORGO PANIGALE-VIA TURATI.

Per ogni itinerario sono state considerate le fasce orarie individuate per le partenze dei mezzi pesanti dal nuovo insediamento (04.00-05.00), per gli arrivi (22.00-23.00) e, per confronto, sono state considerate inoltre le ore di punta del traffico ordinario: 08.00-09.00 e 17.00-18.00.

A livello generale risultano condizioni di deflusso libero nelle fasce orarie con la maggiore movimentazione di mezzi pesanti generati e attratti dal nuovo insediamento con qualche rallentamento in approccio alle intersezioni.

Si riepilogano di seguito le movimentazioni orarie attese in ingresso, in uscita, totali e poi il totale espresso in veicoli equivalenti. Si stimano 230 mezzi pesanti al giorno, 30 furgoni e 189 addetti in ingresso/uscita dall'insediamento con un picco notturno tra le 04.00 e le 05.00 con +207 spostamenti, espressi in vph equivalenti, dovuto principalmente ai mezzi pesanti, ed un picco serale tra le 18.00 e le 19.00 con +169 vph equivalenti complessivi, in corrispondenza degli orari di uscita degli addetti. Nell'ora di punta del mattino, tra le 8.00 e le 9.00, si stimano +90 spostamenti (vph eq.) dovuti per la gran parte ai flussi di ingresso degli addetti. Il totale degli spostamenti giornalieri, somma di arrivi e partenze, risulta pari a 1.848 veicoli equivalenti.

Le fasce orarie con la maggiore movimentazione di mezzi pesanti risultano:

- tra le 4.00 e le 5.00 del mattino;
- tra le 22.00 e le 24.00.

Risultano pertanto le movimentazioni giornaliere di 230 mezzi pesanti giorno e quelle massime orarie di 55/56 mezzi pesanti ora.

I principali itinerari di collegamento con la rete autostradale, A1, A13 e A14/Tangenziale di Bologna, sono affidati agli itinerari:

- Stelloni Ponente/Valtiera/SP568 e/o Stelloni Ponente/SP18/Sp568;
- Stelloni Ponente/SP18/SP3 verso Nord ed Est.

In particolare, rispetto a condizioni di traffico ideali, come riscontrabile nelle ore notturne:

- il casello autostradale di Casalecchio di Reno della A1 dista 13,5 km tramite via Valtiera e 15,8 km tramite la SP18 percorribili in 14-16 minuti;
- il casello autostradale di Bologna Interporto della A13 dista 20,5 km in ingresso e 19,6 km in uscita percorribili in circa 20 minuti;
- il casello autostradale di Borgo Panigale della A14 dista 9,5 km tramite via Valtiera e 11,8 km tramite la SP18 percorribili in circa 12-14 minuti.

L'attività che prevede insediarsi nell'area fornisce servizi di hub per il trasporto espresso di merce pallettizzata tramite le seguenti modalità: la merce arriva stivata su autoarticolati in arrivo dal territorio nazionale, viene scaricata presso l'hub e posizionata presso le baie di carico o in specifiche aree in attesa dello smistamento che avviene non oltre la mattina successiva all'arrivo. A scarico terminato i mezzi vengono immediatamente ricaricati con altra merce stoccata nelle relative baie.

Le operazioni di scarico e carico avvengono prevalentemente in orario notturno: dalle 22.00 alla

01.00 si eseguono le operazioni di scarico degli automezzi in arrivo e dalle 01.00 alle 06.00 si eseguono le operazioni di carico degli autoarticolati in partenza. Si evidenzia che tali attività vengono svolte in orari lontani dalle punte del traffico ordinario. Si tratta di circa 180 mezzi pesanti al giorno.

L'attività diurna è ridotta rispetto a quella notturna: mediamente vengono lavorati di giorno dai 30 ai 50 automezzi (compresi i clienti Direzionali ed i mezzi di filiale), distribuiti nell'arco di 12 ore con un picco di arrivi concentrato nel pomeriggio tra le 15 e le 19. L'attività di scarico e carico avviene sia all'interno del magazzino, pertanto è previsto che i mezzi entrino all'interno dello stesso, sia utilizzando le ribalte. Non è previsto che la merce venga stoccata in Hub, se non per un tempo molto limitato e comunque non superiore a 24 ore. Per i mezzi diurni si è stimata una movimentazione pari a +4 mezzi pesanti nell'ora di punta del mattino (2 in ingresso e 2 in uscita) e pari a +20 mezzi pesanti nell'ora di punta serale (10 in ingresso e 10 in uscita). La movimentazione della merce all'interno del magazzino avviene con l'utilizzo di muletti elettrici, utilizzati per lo scarico ed il carico degli autoarticolati all'interno del magazzino e di transpallet elettrici, utilizzati per il carico dei mezzi in ribalta e per lo smistamento.

In relazione alla richiesta di precisare la modalità di scarico e immediato ricarico dei mezzi autoarticolati come descritta nella documentazione, e che appare in contrasto con la funzione di hub dell'insediamento, il proponente dichiara che tale tematica non è stata analizzata nello studio sul traffico e rimanda alla documentazione specifica allegata al progetto del PUA.

L'attività di magazzino prevede l'impiego di una forza lavoro di 115 persone di cui 70 lavorano nel turno notturno. Il restante del personale di magazzino lavora di giorno su due turni uno il mattino ed uno il pomeriggio. Si prevede inoltre un'attività di filiale svolta da 15 mezzi di distribuzione che vengono caricati e scaricati in ribalta su due giri di consegne / ritiri, uno al mattino ed uno al pomeriggio. Tale attività è garantita da una forza lavoro di 14 persone in aggiunta a quelli di cui sopra.

Si stimano pertanto 230 mezzi pesanti al giorno, 30 furgoni e 189 addetti in ingresso/uscita dall'insediamento con un picco notturno tra le 04.00 e le 05.00.

Il totale degli spostamenti giornalieri, somma di arrivi e partenze, risulta pari a 1.388 veicoli equivalenti.

Nelle ore di punta dello scenario di progetto, utilizzando i flussi veicolari effettivamente attesi forniti dal possibile utilizzatore e nonostante parametri prudenziali di distribuzione del traffico potenzialmente generato/attratto dall'intervento, e sulla base delle verifiche effettuate con gli opportuni strumenti di simulazione modellistica, gli incrementi dei flussi veicolari non risultano tali da modificare i livelli di servizio delle strade e delle intersezioni analizzate, che permangono generalmente entro il livello di servizio A, ad eccezione della sezione stradale di via Valtiera che presenta un valore pari a B nell'ora di punta del mattino. Si tratta di valori ampiamente compatibili con le configurazioni viabilistiche prefigurate.

In particolare, nelle valutazioni sono stati verificati i livelli di servizio di via Valtiera e via Stelloni Ponente per 24 ore di un giorno ferialo intermedio. Sono inoltre state effettuate le verifiche di capacità delle intersezioni nelle ore di punta del mattino e della sera.

Considerando che la fermata bus Stelloni via Bizzarri è servita dalla linea 91 Bologna C.le - Osteria-Padulle con 15 coppie di corse al giorno, circa 1 all'ora, coprendo una fascia oraria dalle 6 alle 19:30; in merito agli addetti dei turni notturni, l'azienda valuterà la predisposizione di una navetta notturna, da e per Bologna in accordo e coordinamento con le altre attività economiche presenti nell'ambito.

#### REQUISITI DELLA MOBILITA'

Nelle fasi attuative dovranno essere valutati i seguenti requisiti:

- la composizione della flotta veicolare intesa come tipo dei mezzi (di cui almeno il 20% deve essere composta da mezzi non inquinanti) e loro distribuzione oraria durante la giornata tipo (anche notturne);
- l'attivazione di soluzioni di mobilità sostenibile per gli addetti quali l'individuazione della figura del mobility manager aziendale (per aziende con più di 100 addetti) e la redazione annuale del Piano degli spostamenti casa – lavoro;
- l'acquisto servizio trasporto collettivo e abbonamenti anche di collegamento alla più vicina stazione SFM per tutti gli addetti logistici
- collegamenti ciclabili dedicati dal centro abitato e dalla più vicina stazione SFM all'ambito produttivo
- Il monitoraggio ex-post (individuando le possibili soluzioni e mitigazioni necessarie per ridurre i conflitti funzionali), dei:
  - flussi veicolari di alcuni punti specifici concordati o lungo determinati archi stradali critici, relativi ad una settimana tipo, suddivisi per ora e tipologia di mezzo;
  - flussi di merci in termine di andamento degli ingressi/uscite al comparto, in una settimana tipo, suddivisi per ora e tipologia di mezzo.

### **Habitat e Paesaggio**

Il PTCP suddivide il territorio provinciale in ambiti territoriali caratterizzati da specifiche identità ambientali e paesaggistiche, denominati Unità di Paesaggio (UdP), che rappresentano il riferimento per l'attivazione di misure di valorizzazione del paesaggio.

L'area presenta in prossimità di aree ad elevata vocazione all'utilizzo agricolo, in particolare seminativo.

Nella cartografia del PTCP (Tav. 5 "Reti ecologiche") la zona industriale di Tavernelle-Stelloni è individuata come ambito produttivo sovracomunale consolidato interferente con la rete ecologica ed è evidenziata con un cerchio verde tratteggiato la zona di conflitto, corrispondente all'ambito di "Stelloni".

Le aree in esame destinate ad accogliere nuovi insediamenti produttivi non presentano particolari caratteristiche morfologiche e paesaggistiche, si tratta infatti di una serie di lotti pianeggianti.

Il comparto D7.3 è delimitato a ovest dallo Scolo Canocchietta.

Allo stato attuale, l'unico corridoio ecologico individuato esistente è quello che corre da nord a sud, a ovest del comparto D7.1.

L'altra fascia in cui si individua una direzione di collegamento ecologico è individuata con la linea rossa e corre parallela all'autostrada di progetto per il nuovo passante nord, a est del comparto Stelloni Ponente.

Non si individuano in area limitrofa nodi ecologici semplici o nodi ecologici complessi.

Gli unici elementi dotati di una qualche valenza paesaggistica sono rappresentati da due piccoli maceri situati al margine occidentale dei comparti D7.2 e D7.3. Tali maceri verranno mantenuti e conservati anche in seguito alla realizzazione dell'APEA.

Altri elementi da segnalare sono costituiti dalle incisioni morfologiche dei corsi d'acqua che delimitano il comparto APEA: lo Scolo Cannocchietta Inferiore ad est ed il Canale Collettore delle Acque Basse Bagnetto ad ovest; la realizzazione dell'APEA non interferirà con le caratteristiche ambientali e paesaggistiche di tali corsi d'acqua, i quali si sottolinea sono di natura antropica, essendo parte integrante del sistema di canali delle bonifiche della pianura bolognese.

Le aree di intervento presentano una scarsa attrattiva paesaggistica.

Non si rilevano particolari impatti alla componente paesaggio. Il progetto del verde previsto dalla Variante al PUA, anche a seguito delle modifiche introdotte attraverso la conferenza preliminare, contribuisce al potenziamento della biodiversità e al miglioramento della percezione visiva dell'area.

Sarà valutata in fase di progettazione esecutiva, compatibilmente con la tipologia funzionale prevista, la possibilità di prevedere pannelli già completi di vegetazione o con specie vegetali messe a dimora al suolo a sviluppo rampicante, ancorate direttamente alla superficie del manufatto edilizio

oppure supportate da reti, graticci o cavi ancorati alle facciate o strutture che siano parte integrante della chiusura verticale.

### **Elettromagnetismo**

La Variante non sostanziale al PUA è corredata da uno specifico studio relativo alla compatibilità elettromagnetica (elaborato 6.1). Lo scopo dell'indagine ambientale allegata al PUA è stato quello di misurare in corrispondenza dell'area di progetto, l'intensità del campo elettrico e magnetico alle frequenze di 50 Hz.

Dall'analisi delle misurazioni effettuate nei punti oggetto di indagine, si può rilevare che i valori di campo elettrico e di campo magnetico risultano inferiori ai limiti prescritti dalla Normativa vigente.

### **Sintesi degli impatti previsti**

Considerando lo scenario ambientale di riferimento, le valutazioni già effettuate all'interno del percorso di VAS dell'Accordo di Programma 2009, e gli approfondimenti effettuati a seguito della richiesta di variante non sostanziale al PUA D.7.3. si ritiene che gli impatti potenziali generati dall'intervento previsto dalla Variante non sostanziale al PUA del Comparto D7.3 e le modifiche normative introdotte possano essere considerati ininfluenti rispetto agli scenari progettuali già valutati.

Non si registrano particolari impatti sulle componenti ambientali valutate.

### **PIANO DI MONITORAGGIO**

Considerando gli esiti della valutazione delle singole componenti ambientali e tenuto conto di quanto già precedentemente previsto nel piano di monitoraggio previsto in sede di VAS del 2009, di seguito si propone il piano di monitoraggio delle componenti ambientali più sensibili coinvolte dall'intervento.

#### *Aria*

Relativamente alla fase gestione si propone un monitoraggio dei livelli di inquinanti atmosferici annuale.

#### *Rumore*

Relativamente alla fase gestionale, da includersi nelle "Azioni Gestionali" che si potranno adottare, si propone un monitoraggio acustico annuale della durata di 24 ore presso i ricettori sensibili abitativi che si troveranno più vicini al perimetro della futura APEA stessa, ma esterni a questa.

#### *Acque superficiali e sotterranee*

Il sistema di controllo della qualità delle acque sarà così costituito:

- Acque superficiali: si effettueranno misure della qualità delle acque in corrispondenza dello Scolo Cannocchietta e del Canale Collettore delle Acque Basse, a monte ed a valle degli scarichi delle vasche di laminazione del comparto, con frequenza e tipologia di analisi da stabilire in accordo con gli Enti;
- Acque sotterranee: verranno eseguiti 2 piezometri per comparto, allo scopo di analizzare la qualità delle acque a monte ed a valle dei singoli comparti. Frequenza dell'analisi e sue caratteristiche saranno da stabilire in accordo con gli Enti.

### **Osservazioni**

Sono pervenute le seguenti osservazioni:

1. La società Kryalos SGR S.p.A chiede di non essere considerata tra i soggetti privati coinvolti nella sottoscrizione della modifica sostanziale all'Accordo di Programma del 08/04/2009 relativa all'Ambito Tavernelle e tra i soggetti privati coinvolti nella sottoscrizione della Convenzione Urbanistica relativa all'attuazione del PUA comparto D7.3-AP\_3\* in quanto, alla data di tali sottoscrizioni non sarà proprietaria dell'area.

Il Comune nelle sue controdeduzioni ha accolto la richiesta dichiarando che Kryalos in ogni caso

dovrà subentrare a tutti gli effetti in tutte le obbligazioni nascenti dall'AdP e dalla convenzione urbanistica.

2. In conseguenza alla richiesta di cui al punto 1. Kryalos SGR S.p.A chiede le modifiche dell'art. 5 e dell'art. 12.4 della bozza di Convenzione Urbanistica, e dell'art. 16 dell'Accordo di Programma, relativo alla Garanzie Fidejussorie.

Il Comune nelle sue controdeduzioni ha accolto la richiesta con alcune precisazioni.

#### **CONSIDERATO INOLTRE CHE:**

sono pervenuti dai soggetti competenti in materia ambientale i pareri di cui si riporta una sintesi:

**Azienda A.U.S.L. Bologna** (parere PG n. 14251 del 26/11/2020 del Comune di Sala B.) esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- Siano adottati tutti gli accorgimenti tecnici al fine di evitare che le reti di adduzione delle acque potabili vengano inquinate negli incroci con le reti fognarie nere;
- nella fase di progettazione del magazzino logistica siano tenute in considerazione gli impianti di riscaldamento a disposizione della permanenza di addetti al magazzino;
- eventuali ulteriori prescrizioni in merito potranno essere impartite in sede di esame progetto del nuovo capannone

**ARPAE Distretto di Pianura** (parere PG n. 13502 del 18/11/2020 del Comune di Sala B.) esprime parere favorevole

**Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio** (parere PG n. 15541 del 21/12/2020 del Comune di Sala B.) esprime parere favorevole nel rispetto di quanto previsto dall'art. 25 del D. Lgs. 50/2016 s.m.i. (Codice dei contratti pubblici - Verifica preventiva dell'interesse archeologico) per le opere ricadenti nell'ambito di applicazione del D.Lgs. sopra richiamato.

**RER – Servizio Area Reno e Po di Volano** (parere PG n. 11926 del 20/10/2020 del Comune di Sala B.) rimanda al Consorzio della Bonifica Renana l'espressione del parere idraulico di competenza. Rimanda inoltre agli accordi tra il Consorzio della Bonifica Renana e il proponente la futura presa in carico della rete di raccolta delle acque meteoriche che dovrà pertanto prevedere un apposito piano di manutenzione e gestione del sistema di laminazione e concordare tutte le azioni future mirate al mantenimento dell'invarianza idraulica del comparto.

**Consorzio della Bonifica Renana** (parere PG n. 15854 del 29/12/2020 del Comune di Sala B.) esprime, per quanto di competenza e fatti salvi diritti di terzi, parere idraulico favorevole all'intervento edilizio oggetto di richiesta. Chiede che venga presentato allo scrivente Consorzio di Bonifica e al Comune di Sala Bolognese, da parte del soggetto proprietario e gestore, il piano programmatico di manutenzione della vasca di laminazione approvata. Nel piano andranno indicati tutti gli interventi di manutenzione previsti per il mantenimento dell'efficienza idraulica della vasca e dei relativi dispositivi (valvole, pompe di sollevamento se previste, pozzetti di ispezione, etc.) con la relativa programmazione temporale.

**ATERSIR** (parere PG n. 14572 del 03/12/2020 del Comune di Sala B.) preso atto del parere espresso da HERA in base al quale le previsioni della proposta di Accordo di Programma non determinano la necessità di nuove infrastrutture del S.I.I. o la necessità di adeguamento di quelle esistenti, e verificato che gli interventi previsti non interessano zone di salvaguardia della risorsa idrica destinata al consumo umano, chiede al Comune:

1. di verificare, in collaborazione con il Gestore del S.I.I., se l'attuazione della presente proposta insediativa determini modifiche alla consistenza e alla perimetrazione dell'agglomerato;
2. di fornire ai competenti uffici regionali le informazioni previste nella determinazione del Direttore Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente del 4 dicembre 2019, n. 22374 (BURERT n. 430 del 27/12/2019) al fine dell'aggiornamento degli agglomerati, ai sensi della D.G.R. n. 201/2016.

Esprime parere favorevole sulla proposta di Accordo di Programma, condizionato alle prescrizioni dei punti 1) e 2) sopra riportati in tema di agglomerati, e conferma che gli estendimenti e/o potenziamenti delle dotazioni esistenti del Servizio Idrico Integrato non saranno previsti a carico del

S.I.I., bensì a totale carico dei soggetti attuatori.

**HERA** (parere PG n. 13503 del 18/11/2020 del Comune di Sala B.) esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle prescrizioni generali e specifiche indicate nel parere stesso e qui parzialmente riportate. Relativamente alle eventuali richieste di allacciamento ad uso antincendio consiglia la realizzazione di una vasca di accumulo e relativo sistema di pompaggio privato di dimensionamento adeguato alla rete antincendio ad uso dell'area/immobile in oggetto, al fine di poter sempre disporre di pressione e di volumi necessari all'impianto antincendio, indipendentemente dal livello di pericolosità.

Gli scarichi fognari provenienti da locali interrati o seminterrati non potranno essere collegati per gravità al collettore principale dell'allacciamento, si dovranno prevedere sollevamenti meccanici per recapitare i reflui a monte del sifone tipo Firenze e valvola antiriflusso. Dovranno essere realizzate tutte le opere necessarie affinché le acque di origine meteorica del comparto confluiscano in adeguato corpo idrico superficiale, previo parere degli Enti competenti e rilascio della autorizzazione da parte di A.R.P.A.E allo scarico in acque superficiali, ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.. Nello specifico le acque, idoneamente trattate e laminate secondo i parametri dettati dall'Ente Gestore del corpo idrico ricevente, dovranno essere recapitate nel sistema di smaltimento delle acque bianche ubicato sulla via Turati per quanto riguarda la parte est del lotto e nello scolo Cannocchietta per le restanti aree. Tutto il sistema di smaltimento delle acque di origine meteorica rimarrà in capo a Soggetti diversi da Hera S.p.A.

**Comune di Sala Bolognese Servizio LLPP-MANUTENZIONI** (parere PG n. 1338 del 16/11/2020 del Comune di Sala B.) Il Servizio del Comune di Sala Bolognese prescrive una serie di interventi per le opere di urbanizzazione del comparto e extra comparto. In particolare:

**OPERE DI URBANIZZAZIONE COMPARTO D7.3**

1. Vista la conformazione dell'accesso G1 e dell'uscita G2 (rispettivamente per uno sviluppo di 43m e di 14m circa), essendo tali aree a totale ed esclusivo servizio dell'attività, si richiede che in fase di cessione sia stipulata una convenzione che deleghi la manutenzione all'attuatore;
2. Si richiede di riconfigurare l'innesto dell'ingresso G1 con Via Turati al fine di garantire l'ingresso e l'uscita dei mezzi leggeri dal parcheggio pubblico;
3. La recinzione di confine (voce 10-CM3 del CME tavola U1) non può essere considerata parte delle opere di urbanizzazione da cedere al Comune; tale recinzione, nelle sezioni di cui alla tav. 3.7, è rappresentata posizionata al lato del marciapiede a divisione tra lo stesso e un'area definita a verde pubblico quando invece dovrà essere posizionata tra il verde pubblico e la proprietà privata;
4. Il cordolo risulta di sezione e materiale difforme tra la tavola 3.7 ed il CME voce 9-CM2;
5. Si richiede di aumentare da 15 cm a 30 cm lo strato di misto cementato (voce 5-I3 del CME), a discapito del riciclato, nelle parti di viabilità soggette a traffico pesante (ingresso ed uscita dei mezzi);
6. Si specifica di utilizzare la "stabilizzazione a calce o a cemento" invece della "sabbietta" nella voce 3-I1 del CME;
7. Si prescrive di garantire l'accessibilità e la continuità del marciapiede prestando attenzione all'eliminazione delle barriere architettoniche;
8. Si richiede, che in fase di cessione sia stipulata una convenzione, garantita da polizza fideiussoria, che deleghi la manutenzione all'attuatore delle aree a verde, in particolare della vasca di laminazione, sia per gli interventi di sfalcio, mantenimento ed eventuale sostituzione delle essenze arboree ed arbustive che per gli interventi idraulici e di manutenzione e pulizia delle opere idriche attraverso un piano di manutenzione di tipo "qualitativo-prestazionale";
9. Si richiede di prevedere chiusini e griglie in ghisa di classe minima D400;
10. I manufatti fuori terra atti a contenere apparecchiature e contatori dovranno essere posizionati al di fuori delle aree pubbliche, in particolare sulla recinzione di confine;
11. I pali della rete di pubblica illuminazione risultano 13 nella tavola 3.5 e 12 nel CME;

12. Si richiede la presentazione di un progetto illuminotecnico che soddisfi i requisiti della normativa di settore e che sia progettato tenendo in considerazione l'impianto di illuminazione presente in via Turati;
13. Si richiede di prevedere degli apparecchi illuminanti dotati di lampada a tecnologia LED 3000°K con alimentatore dimmerabile protocollo DALI, scaricatore SPD adeguato e con sistema di telecontrollo compatibile con le tecnologie "punto/punto ad onde radio" e "punto/punto onde convogliate";
14. Si richiede di escludere dal CME delle opere di urbanizzazione:
  - i manufatti fuori terra atti a contenere apparecchiature e contatori privati;
  - gli oneri di allacciamento verso il gestore (ad esempio voce 61b-ON2, );
  - le reti di proprietà dell'ente gestore (92-RGA1);

#### OPERE EXTRACOMPARTO – PISTA CICLOPEDONALE VIA STELLONI PONENTE

1. Si richiede di estendere la pista ciclabile dal passaggio pedonale di via Stelloni fino al passaggio pedonale su via Gramsci, anche con un percorso in sede stradale e delineato con segnaletica orizzontale e verticale;
2. Si richiede di prevedere la fornitura e posa in opera di un nuovo impianto di illuminazione della pista ciclabile e della sede stradale, comprensivo di nuovo quadro elettrico di comando generale, nel rispetto delle normative vigenti in materia nazionali e regionali (ad es. LR 19/03 e direttive) e di fornire gli elaborati progettuali inerenti;
3. Si richiede di prevedere degli apparecchi illuminanti dotati di lampada a tecnologia LED 3000°K con alimentatore dimmerabile protocollo DALI, scaricatore SPD adeguato e con sistema di telecontrollo compatibile con le tecnologie "punto/punto ad onde radio" e "punto/punto onde convogliate";
4. Si richiede che gli attraversamenti pedonali su Via Stelloni presentino dei dispositivi di illuminazione/segnaletica conformi norme UNI/TS 11726:2018;
5. In merito al CME sono richieste una lunga serie di verifiche e maggiori dettagli, specificati nel parere, oltre a numerose altre richieste di carattere realizzativo.

Allega le specifiche esecutive del servizio manutenzioni relative alla realizzazione delle opere pubbliche in oggetto che sono da ritenersi vincolanti. Il presente parere non riguarda le opere di urbanizzazione dei COMPARTI D7.1 e D7.2.

**POLIZIA LOCALE UNIONE TERRE D'ACQUA** (parere PG n. 14496 del 02/12/2020 del Comune di Sala B.) esprime parere favorevole condizionato alla presentazione delle integrazioni e modifiche di seguito riportate, sono relative alle opere di urbanizzazione del Comparto D7.3-AP\_3\* e alle opere extra comparto da ottemperare in fase di presentazione dei permessi di costruire. In particolare:

#### OPERE DI URBANIZZAZIONE COMPARTO D7.3

- A. Si richiede di garantire, attraverso una valutazione da riportare nel documento "5.2\_Relazione di analisi della Componente Traffico", che le operazioni di accettazione dei mezzi non causino una permanenza o eventuali code nella pubblica via da parte degli stessi;
- B. Si richiede di assicurare, internamente alla proprietà, i necessari spazi per la sosta dei mezzi pesanti per eventualità quali cambio turno o pausa obbligatoria, e che questi siano attrezzati, di attigui e adeguati servizi, anche igienici, e di isole ecologiche al fine di prevenire la sosta dei mezzi nella pubblica via e prevenire stati di degrado ambientale e urbano;
- C. Si richiede di separare la viabilità dei mezzi pesanti da quelli leggeri in particolare nell'accesso G1. Si propone quindi di prevedere una viabilità di collegamento tra i parcheggi esistenti o la realizzazione di una rotatoria a 4 bracci (due bracci via Turati, uno per l'accesso al parcheggio pubblico e uno per l'accesso all'azienda) in corrispondenza dell'ingresso G1;
- D. Si richiede di prevedere dei portali negli accessi dei parcheggi pubblici al fine di evitare l'ingresso di mezzi pesanti ed eventuali camper/caravan, tali portali dovranno presentare una struttura in acciaio ed essere apribili per permettere l'accesso ai mezzi di manutenzione delle strade;
- E. Si richiede di garantire dei raggi di curvatura adeguati all'uscita dei mezzi su strada pubblica (uscita G2) e di prevedere l'obbligo di svolta a destra (verso via Stelloni) e di mantenerlo fino

a che non sia stata realizzata una viabilità che permetta il transito dei mezzi pesanti in completa sicurezza dalla parte sinistra (verso via Calanchi);

- F. Si propone, sulla base del punto E), al fine di agevolare il raggiungimento della SP18, di valutare come opera extracomparto l'adeguamento della Strada Comunale via Calanchi che attualmente non permette il transito di mezzi pesanti per dimensioni, conformazione e irregolarità dell'asfalto;

#### OPERE EXTRACOMPARTO – PISTA CICLOPEDONALE VIA STELLONI PONENTE

- A. Si richiede di valutare nell'attraversamento di via Stelloni della pista ciclabile un attraversamento pedonale rialzato;
- B. Si richiede di garantire distanze adeguate alla fermata dei mezzi a ridosso degli attraversamenti ciclopedonali, tra le intersezioni con via Stelloni e l'attraversamento pedonale delle singole vie, affinché i veicoli fermi per dare la precedenza a pedoni o biciclette non intralcino il traffico in via Stelloni.

Mentre non hanno espresso parere:

**Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po;**  
**Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna;**  
**TELECOM Italia S.p.A.;**  
**ENEL DISTRIBUZIONE S.p.A.;**  
**Comune di Sala Bolognese (Servizio Ambiente);**

**Si esprime il seguente**

#### **CONTRIBUTO IN MERITO ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE**

L'area di progetto denominata "PUA ambito D7.3 Tavernelle" si localizza all'interno del comune di Sala Bolognese, nella frazione Stelloni, in provincia di Bologna. L'area si identifica in una delle sottozone della prima fase di ampliamento dell'ambito produttivo di Tavernelle.

Con la proposta si intende insediare un'attività di "grande logistica" al posto di una generica attività produttiva. Ciò è reso possibile in parte dalla revisione di alcune considerazioni previste dal PTCP per le aree idonee ad ospitare insediamenti di tipo logistico, poichè all'interno del PUMS approvato lo strumento operativo del Piano Urbano per la Logistica Sostenibile ha identificato dei contesti geografici dove incentivare la localizzazione di nuovi insediamenti logistici e produttivi, favorendo al contempo il riassetto di quelli esistenti.

Inoltre il giorno 15/01/2020 si è tenuto presso la sede della Città Metropolitana di Bologna il Collegio di Vigilanza relativo all'Accordo di Programma attuativo di un Accordo Territoriale (AT) per gli insediamenti produttivi dell'Associazione Terre d'Acqua, relativo all'ambito produttivo Tavernelle. Il collegio di vigilanza ha condiviso la possibilità di eliminare i limiti quantitativi delle destinazioni d'uso previste dalle norme di attuazione dei comparti relativi alla fase I al fine di rispondere alla richiesta di maggiore flessibilità e consentire l'insediamento di attività di logistica per l'intera superficie complessiva. E' stata quindi ammessa la possibilità di realizzare il 100% di logistica e per una superficie maggiore di 10.000 mq.

E' stata pertanto presentata la variante al PUA dell'ambito D.7.3-AP\_3\* del Comune di Sala Bolognese, sia normativa che cartografica, al fine di eliminare le limitazioni previste all'insediamento di "Attività di trasporto e logistica", presentando specifico studio di VALSAT per la compatibilità dell'intervento rispetto alle normative ambientali, a recepimento di quanto assunto dal Collegio di Vigilanza del 15/01/2020, del PUMS e del PTM adottato.

La valutazione di sostenibilità dell'intero AT del 2005 ha considerato le condizioni di destinazioni d'uso e limiti alle varie tipologie di aziende insediabili basate sulle Norme (di PRG) in vigore, che limitavano gli usi di trasporto e logistica. Pertanto, si prende atto della sopravvenuta possibilità di aumentare la logistica stabilita dal Collegio di Vigilanza, ma è evidente che incrementi di tali usi oltre

la soglia massima conseguente alla prima stesura dell'AT potranno essere consentiti solo a fronte di una verifica di sostenibilità complessiva dell'intero Ambito produttivo.

Pertanto qualora le proposte attuative delle successive sottozone D.7.1 e D.7.2 (fase I o fase II) determinino un incremento complessivo delle attività di trasporto e/o logistica, dovrà essere preventivamente effettuata una nuova Valsat dell'AT per verificare la sostenibilità complessiva delle trasformazioni proposte.

In seguito alla chiusura della Conferenza Preliminare, ed in conclusione del periodo di deposito come da avviso pubblicato sul BURERT in data 03/02/2021 ai sensi dell'art. 60, co. 5 L.R. n. 24/2017 e ss.mm.ii, il Comune ha formulato le controdeduzioni alle osservazioni presentate.

Si ritiene che l'accoglimento delle osservazioni presentate dal proponente (ovvero la richiesta di esclusione del proponente dalla sottoscrizione dell'Accordo di Programma e della Convenzione Urbanistica) comporti un rischio di non ottemperanza degli Accordi, così come la suddivisione delle garanzie fideiussorie per la realizzazione delle opere di urbanizzazione ed extracomparto.

Poichè la realizzazione delle opere di urbanizzazione ed extracomparto è elemento fondante e non sostituibile per la ricerca della sostenibilità di questo insediamento, si ritiene che le osservazioni della Kryalos SGR S.p.A non possano essere accolte.

Per quanto concerne il traffico, componente di primaria importanza nella determinazione della sostenibilità di un intervento di logistica, in fase preliminare si rilevava che

*“il sito si trova ad oltre 10 km di percorso da qualsiasi casello autostradale, e che la previsione progettuale è di ricevere diverse centinaia di mezzi pesanti - autoarticolati - nelle 24 ore. Le intersezioni stradali sono inoltre tutte incroci a raso, al massimo sono presenti corsie di preincanalamento. Per limitazioni esistenti dovute al transito in centri abitati, la distribuzione del traffico veicolare indotto dall'intervento consente ai mezzi pesanti solo gli itinerari di collegamento con la SP568 verso Sud e con la SP18 verso Est, tramite via Stelloni Ponente e via Valtiera.”*

L'integrazione presentata dal proponente conferma che i tragitti da/verso i caselli autostradali sono di diversi chilometri, da un minimo di 10-12 km per il casello autostradale di Borgo Panigale della A14 a un massimo di circa 20 km per il casello autostradale di Bologna Interporto della A13. E' evidente che l'aggravamento di traffico pesante, particolarmente nelle ore notturne, si estende sull'intero tragitto percorso dai mezzi pesanti, con ripercussioni su tutte le aree abitate poste nelle vicinanze delle strade.

Si richiamano gli impegni assunti dall'attuatore in merito alla mobilità (soddisfare i requisiti della GREEN LOGISTICS secondo quanto disposto dal PUMS e dal PTM adottato della Città Metropolitana di Bologna):

- almeno il 20% dei mezzi deve essere composta da veicoli non inquinanti;
- distribuzione oraria durante la giornata tipo;
- attivazione di soluzioni di mobilità sostenibile per gli addetti quali:
  - individuazione della figura del mobility manager aziendale (per aziende con più di 100 addetti) e redazione annuale del Piano degli spostamenti casa – lavoro;
  - acquisto servizio trasporto collettivo e abbonamenti anche di collegamento alla più vicina stazione SFM per tutti gli addetti logistici;
  - collegamenti ciclabili dedicati dal centro abitato e dalla più vicina stazione SFM all'ambito produttivo;
- monitoraggio ex-post (individuando le possibili soluzioni e mitigazioni necessarie per ridurre i conflitti funzionali), dei:
  - flussi veicolari di alcuni punti specifici concordati o lungo determinati archi stradali critici, relativi ad una settimana tipo, suddivisi per ora e tipologia di mezzo;
  - flussi di merci in termine di andamento degli ingressi/uscite al comparto, in una settimana tipo, suddivisi per ora e tipologia di mezzo.

E' pertanto necessario che gli impegni suindicati siano certificati e restituiti annualmente attraverso

uno specifico report, per un periodo di 5 anni, alla Autorità competente per la Valsat (Città metropolitana di Bologna).

In relazione alla richiesta di precisare la modalità di scarico e immediato ricarico dei mezzi autoarticolati come descritta nella documentazione, che appare in contrasto con la funzione di hub dell'insediamento, il proponente dichiara che tale tematica non è stata analizzata nello studio sul traffico e rimanda alla documentazione specifica allegata al progetto del PUA, nella quale tuttavia non si è trovata adeguata argomentazione.

Si chiede di precisare la tipologia di attività che si insedierà nel comparto, a cui consegue la stima dei flussi di traffico utilizzata nelle simulazioni.

Si prende atto che a fronte della sostanziale assenza di trasporto pubblico nell'area, l'azienda valuterà la predisposizione di una navetta notturna, da e per Bologna, in accordo e coordinamento con le altre attività economiche presenti nell'ambito.

Anche tale informazione dovrà essere contenuta nel report di cui sopra.

Poiché la sostenibilità di questo insediamento, che ricordiamo comporta una considerevole densificazione di attività logistica rispetto alle precedenti scelte territoriali, è essenzialmente focalizzata sulla realizzazione delle piste ciclabili (Via Stelloni, via Turati e attraversamento in sicurezza e connessione alla fermata SFM di Osteria Nuova), si rimarca l'assoluta necessità di realizzazione di tali opere e la conseguente non accettabilità di ritardi realizzativi. Lo stesso Comune di Sala Bolognese, attraverso i propri Servizi interni (lavori Pubblici, PM) ha voluto precisare che l'accettabilità di questo insediamento è strettamente legata alla realizzazione delle opere di urbanizzazione del comparto e extra comparto, per le quali ha dettato numerose e puntuali prescrizioni.

Pertanto l'attuazione del comparto deve essere preceduta dall'attuazione delle ciclabili e di tutte le opere connesse di urbanizzazione, opere alle quali è strettamente legata la sostenibilità dell'intervento.

In merito al rumore l'integrazione richiesta ha evidenziato l'esistenza di una severa problematica la cui risoluzione è ancora interamente da ricercare.

Lo studio acustico ha inizialmente preso in considerazione un solo recettore, quello situato ad ovest dell'ambito. In realtà sono presenti altri recettori non considerati, a nord e a sud: il recettore abitativo posto immediatamente a sud e confinante con l'ambito e il recettore posto all'incrocio della via Turati con via Stelloni, dove i mezzi autoarticolati effettuano una svolta a sinistra per andare verso l'autostrada. I flussi notturni di autoarticolati, mediamente di quasi 40 passaggi/ora, potranno toccare picchi ancora maggiori con passaggi ogni minuto o più.

In relazione al recettore posto a sud e confinante con l'ambito di progetto, il TCAA segnala che "trattasi di edificio in costruzione senza certezza in relazione alla futura destinazione d'uso. Lo scrivente non ha ritenuto allo stato odierno di considerarlo quale potenziale recettore."

Il Comune dovrà verificare la destinazione d'uso dell'edificio e se trattasi o meno di abuso edilizio. Nel caso in cui l'edificio sia regolarmente adibito all'uso residenziale o ad altri usi con presenza di persone, dovrà essere verificato il rispetto dei limiti di zona e differenziali.

Per quanto riguarda l'edificio residenziale all'incrocio della via Turati con via Stelloni si rileva che questo si trova in Comune di Calderara. Il tecnico acustico ha evidenziato che il recettore sarebbe in V classe di progetto (progetto che ovviamente non riguarda il comparto D7.3 e nemmeno il Comune di Sala Bolognese). Dunque di fatto attualmente si trova in III classe. Non si evince dalle carte l'inserimento in una fascia di rispetto stradale.

Dall'analisi dei risultati della simulazione relativi al periodo diurno e notturno emerge allo stato di progetto un differenziale notturno stimato pari a 9 dBA.

La relazione acustica ipotizza l'inserimento, al confine della proprietà e lungo la via Stelloni, di una barriera fonoassorbente di cui non specifica le dimensioni e non valuta l'efficacia, rimandando i dettagli realizzativi alla progettazione esecutiva.

Si ritiene che l'intera valutazione acustica, integrata con la simulazione di una specifica barriera, debba essere valutata dall'Autorità competente ARPAE il cui parere è stato rilasciato sulla base della precedente relazione acustica nella quale il recettore in oggetto non era stato inserito.

Il progetto della barriera lungo via Stelloni dovrà inoltre essere valutato dai competenti Uffici della Viabilità per le necessarie verifiche funzionali alla sicurezza stradale e progettuali.

Per quanto riguarda gli aspetti di sicurezza idraulica, allo stato di progetto non sono previsti nuovi locali interrati ed il piazzale posto al lato ovest dell'area fronte C.C.A.B. Bagnetto e canale Sacerno sarà rialzato di circa 60 cm rispetto allo stato di fatto, così da garantire la sicurezza idraulica fino ad un tirante idraulico di 50 cm (tenuto conto di un franco di sicurezza di 10 cm).

Ai sensi del comma 4 dell'art. 60 LR 24/2017 il comune deve svolgere nella fase preliminare del presente accordo di programma (ovvero prima del deposito degli atti) la partecipazione dei cittadini (con particolare attenzione ai residenti di Osteria Nuova) e dei portatori di interessi.

Non è pervenuta alcuna informazione in merito alle attività di partecipazione svolte dal Comune ed al loro esito.

Alla luce delle considerazioni suesposte, si ritiene che l'intervento possa essere realizzato solo dopo che:

1. sia stata prodotta e valutata favorevolmente da ARPAE l'integrazione acustica completa di barriera fonoisolante in grado di garantire il rispetto dei limiti acustici attualmente vigenti sul recettore in Comune di Calderara, e che l'intervento sia approvato dai competenti Uffici;
2. sia realizzata e collaudata l'intera rete ciclabile di progetto secondo il disegno contenuto nella Tavola Tav. 7.1.1\_mobilita\_sostenibile\_pdf (tratti giallo, arancione, rosso).

Nel caso in cui non sia ottemperata una o entrambe le condizioni di cui sopra, l'intervento è da considerare non sostenibile.

Si chiede inoltre che il piano di monitoraggio dell'AdP sia integrato con il controllo dei requisiti della GREEN LOGISTICS, oltre ai risultati ottenuti a seguito della predisposizione di una navetta notturna, da e per Bologna. Tale attività dovrà essere restituita annualmente attraverso uno specifico report, per un periodo di 5 anni, alla Città metropolitana di Bologna.

Valgono inoltre tutte le prescrizioni già espresse dai soggetti competenti in materia ambientale.

**LA RESPONSABILE**  
**AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA**

**Patrizia Vitali<sup>1</sup>**

(lettera firmata digitalmente)<sup>2</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. 113 del 17 dicembre 2018 con cui è stato conferito alla D.ssa Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.

<sup>2</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.