

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 22935/2020

PROCEDURA di ValSAT art. 18 L.R. 24/2017

Istruttoria di ValSAT sul procedimento unico di cui all'art 53 della L.R. 24/2017, in variante agli strumenti urbanistici vigenti del Comune di Sant'Agata Bolognese, per dell'ampliamento dell'insediamento produttivo esistente della ditta Automobili Lamborghini s.p.a. Progetto "fabbrica del futuro", in Comune di Sant'Agata Bolognese

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna
Autorità procedente: Comune di Sant'Agata Bolognese (BO)

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Premesso che:

- in data 9/01/2020, Automobili Lamborghini S.p.A. ha presentato allo Sportello Unico Attività Produttive (SUAP) della Città di Imola istanza inerente l'attivazione del procedimento unico di cui all'art 53 della L.R. 24/2017, in variante agli strumenti urbanistici vigenti del Comune di Sant'Agata Bolognese, per la realizzazione di nuovi fabbricati/ampliamenti/tensostrutture nell'area di pertinenza dello stabilimento produttivo (Ambito AP4_AL) per circa 40.000 mq di SU oltre alla riorganizzazione degli spazi destinati a parcheggi pertinenziali;
- con delibera della Giunta Comunale n. 11 del 14/01/2020 è stato approvato, ai sensi dell'art. 11 della Legge 241/1990, lo schema di accordo endoprocedimentale, intervenuto tra l'Amministrazione Comunale e la Ditta Automobili Lamborghini S.p.A., avente ad oggetto la definizione del contenuto discrezionale degli atti di pianificazione urbanistica comunale volti a recepire, nel rispetto della pianificazione sovraordinata, il progetto di ampliamento dell'insediamento produttivo di cui trattasi; l'accordo endoprocedimentale è stato sottoscritto in data 31/01/2020 Rep. 409;
- con comunicazione del 18/06/2020, in atti al PG/2020/88070, il Comune di Sant'Agata Bolognese ha convocato una conferenza dei servizi in forma semplificata ed in modalità asincrona per l'esame dell'istanza in oggetto e ha reso disponibile la relativa documentazione;
- in data 7/07/2020 con comunicazione in atti al PG/2020/97871, la Città metropolitana ha richiesto integrazioni documentali, in particolare:
 - o In merito agli aspetti legati alla variante urbanistica chiede di integrare la tavola 06 "analisi dotazione parcheggi" valutando la reale disponibilità dei parcheggi pubblici collocati al l'intorno dello stabilimento Lamborghini che vengono conteggiati per far fronte alle necessità dell'azienda stessa. Chiede pertanto documentazione idonea atta a dimostrare che i parcheggi pubblici collocati extra comparto siano adeguatamente dimensionati per soddisfare sia la necessità attuale nonché quella futura a seguito dell'ampliamento oggetto di variante;
 - o fornire le autorizzazioni paesaggistiche di cui si fa riferimento nel documento di Valsat;
 - o acquisire i pareri di competenza del Servizio Area Reno e Po di Volano e dell'Agenzia Territoriale dell'Emilia Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti (ATERSIR), per quel che riguarda l' esondazione dei corpi idrici principali e la gestione delle acque;

- in data 25/08/2020, con comunicazione in atti al P.G. n. 43157/2020 della Città metropolitana, il Comune di Sant'Agata Bolognese ha inviato documentazione integrativa nonché l'esito della conclusione del deposito;
- in data 9/09/2020 con comunicazione in atti al PG/2020/129445, la Città metropolitana ha precisato che potrà esprimersi in qualità di Autorità competente ai sensi dell'art. 19, comma 3 lett. b) L.R. 24/2017, solo dopo l'acquisizione dei pareri di ARPAE Sezione Provinciale di Bologna, Distretto di Pianura e del Servizio Area Reno e Po di Volano della Regione Emilia Romagna;
- in data 15/09/2020, con comunicazione agli atti al PG. n. 47135/2020 della Città metropolitana, il Comune di Sant'Agata Bolognese ha trasmesso il parere di ARPAE Sezione Provinciale di Bologna;
- nell'ambito del suddetto procedimento, la Città metropolitana è chiamata ad esprimere il Parere motivato sul documento di Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat) del procedimento in esame, avvalendosi dell'istruttoria di ARPAE, ai sensi della Deliberazione della Giunta Regione Emilia-Romagna n. 1795 del 31/10/2016;
- con comunicazione del 18/09/2020 in atti al PG/2020/134374, la Città metropolitana ha richiesto ad ARPAE – AAC Metropolitana la predisposizione della Relazione istruttoria propedeutica al Parere motivato entro la data del 28/09/2020;
- sono stati richiesti i pareri dei seguenti soggetti competenti in materia ambientale, come individuati dalla Autorità competente:
 - **ARPAE - APAM - Sezione di Bologna** (parere del 14/09/2020 in atti al PG n. 47135/2020 della Città metropolitana);
 - **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio** (parere del 18/06/2020 in atti al PG n. 43157/2020 della Città metropolitana);
 - **Consorzio della bonifica Burana** (parere del 17/07/2020, in atti al PG n. 43157/2020 della Città metropolitana);
 - **Azienda USL Bologna** (parere in atti al PG n. 43157/2020 della Città metropolitana);
 - **Sorgeacqua S.r.l.** (parere del 26/08/2020, in atti al PG n. 44539/2020 della Città metropolitana);
 - **Comune di San Giovanni in Persiceto** (parere del 21/08/2020, in atti al PG n. 43157/2020 della Città metropolitana);
 - **Comando I° Regione Aerea, Ufficio Coordinamento Tecnologico Logistico - I° Sezione Coordinamento Generale** (nulla osta del 10/08/2020, in atti al PG n. 43157/2020 della Città metropolitana);
 - **Atersir** (non ha espresso parere);
 - **VI Reparto Infrastrutture Ufficio Demanio e Servitù Militari** (non ha espresso parere);
 - **ENEL Distribuzione S.p.A.** (non ha espresso parere);
 - **Regione Emilia-Romagna, Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile - Servizio Coordinamento Programmi speciali e Presidi di competenza** (non ha espresso parere);
 - **Comune di Crevalcore** (non ha espresso parere);
 - **Comune di Nonantola** (non ha espresso parere);
 - **Comune di Castelfranco Emilia** (non ha espresso parere);
 - **Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po** (non ha espresso parere);

tutto ciò premesso, si esprime di seguito la valutazione in merito agli effetti ambientali della variante agli strumenti urbanistici vigenti del Comune di Sant'Agata Bolognese, per ampliamento dell'insediamento produttivo esistente della ditta Automobili Lamborghini s.p.a. Progetto "fabbrica del futuro", in Comune di Sant'Agata Bolognese.

SINTESI DEI DOCUMENTI
(RELAZIONE ILLUSTRATIVA – DOCUMENTO DI VALSAT - PIANO DI MONITORAGGIO)

OGGETTO della Variante

Automobili Lamborghini S.p.A., azienda del Gruppo Audi, produttrice di automobili supersportive, avente sede nel territorio di Sant'Agata Bolognese, ha presentato, nel 2015, un progetto per l'ampliamento del polo produttivo esistente, nell'ambito di un programma di interventi destinato alla costruzione del nuovo modello "Urus", con lo scopo di sviluppare, all'interno dello storico stabilimento di Sant'Agata Bolognese tutti gli investimenti sia di carattere industriale che di ricerca industriale e sviluppo sperimentale.

Per l'attuazione del progetto di ampliamento dell'insediamento produttivo è stata approvata, ai sensi dell'art. A-14-bis dell'Allegato alla L.R. n. 20/2000, una variante cartografica e normativa agli strumenti urbanistici all'epoca vigenti, consistente nell'introduzione di un nuovo perimetro, denominato ambito "AP_4_AL", comprendente tutte le porzioni di territorio di proprietà della Ditta, sia quelle aventi già destinazione produttiva (ex ambiti "AP_4" e "AP_3"), sia un'area rurale contigua, della medesima proprietà.

Al nuovo ambito "AP_4_AL" sono stati attribuiti parametri urbanistico-edilizi uniformi, ed in particolare è stato assegnato un unico indice di utilizzazione fondiaria $U_f = 0,5$ mq/mq.

L'attuazione degli interventi previsti nel progetto di ampliamento dell'insediamento produttivo è stata disciplinata dalla Convenzione Urbanistica stipulata in data 26/04/2016, nonché dal rilascio, in data 05/05/2016 prot. 6174, del Permesso di Costruire n. 120/2015.

L'ampliamento dello stabilimento (da 80.000 mq a 140.000 mq di SU) ha comportato un incremento sostanziale della capacità produttiva, nonché una crescita significativa del numero dei dipendenti. Attualmente lo stabilimento di Automobili Lamborghini S.p.A. si compone di tre linee produttive, di cui l'ultima completata nel 2017, destinata alla costruzione del modello "Urus".

La variante in oggetto riguarda un ulteriore ampliamento del sito industriale, motivato dalla volontà di mantenere l'identità dell'azienda e del marchio in un'unica Sede dove siano presenti tutte le funzioni della società: Headquarter, Ricerca e Sviluppo, Produzione, Vendite, Project Management, Qualità, Finanza, Risorse Umane, Acquisti, Logistica e il Marketing.

La variante proposta riguarda l'elaborato di PSC "Norme Tecniche di attuazione – PSC/NTA" e l'elaborato di RUE "Norme Tecniche di attuazione".

Con la variante l'indice di utilizzazione fondiaria dell'ambito AP4_AL passa dall'attuale $U_f 0,5$ mq/mq a $U_f 0,6$ mq/mq allo scopo di incrementare, nell'area di pertinenza, la potenzialità edificatoria necessaria alla realizzazione dei nuovi interventi di NC/ampliamento, fermo restando i restanti parametri urbanistico-edilizi.

Il progetto sarà attuato tramite intervento edilizio diretto.

E' prevista inoltre la realizzazione di un nuovo parcheggio pertinenziale (denominato P.Nord), previsto nei lotti contigui su via Modena (Ambito AP_1), che non comporta variante urbanistica e può essere attuata mediante intervento edilizio diretto, poiché conforme al RUE.

PARAMETRI URBANISTICO EDILIZI DELL'AMBITO AP_AL A SEGUITO DELLA VARIANTE

Parametro	PSC/RUE vigente	Variante proposta	Scostamento
Superficie fondiaria Sf	314.429 mq	314.429 mq	invariata
Indice Uf	0,50 mq/mq	0,60 mq/mq	+ 0,1 mq/mq
SU max Superficie Utile max	157.214,50 mq	188.657,40 mq	+ 31.442,90 mq
SU esistente/progetto	SU esistente/autorizzata a settembre 2019 circa 140.000 mq	SU di progetto "Fabbrica del Futuro" circa 180.000 mq	
Parcheggi di Urbanizzazione PU	5% SU di progetto È ammessa la monetizzazione	5% SU di progetto È ammessa la monetizzazione	invariato
Parcheggi di pertinenza Pp 20mq/100 mq di SU di cui almeno il 5% di uso pubblico	31.442,90 mq di cui almeno il 5% di uso pubblico	37.731,48 mq di cui almeno il 5% di uso pubblico	+ 6.288,58 mq
Superficie permeabile SP	rispetto del principio dell'invarianza idraulica	rispetto del principio dell'invarianza idraulica	invariato
Altezza max H	30 mt	30 mt	invariato
Distanza dai confini di proprietà	maggiore o uguale a mt 5,00, riducibile a mt 3,00 nel caso di pareti cieche	maggiore o uguale a mt 5,00, riducibile a mt 3,00 nel caso di pareti cieche	invariato
Distanza dai confini urbanistici	maggiore o uguale a mt 5,00, riducibile a mt 3,00 nel caso di pareti cieche	maggiore o uguale a mt 5,00, riducibile a mt 3,00 nel caso di pareti cieche	invariato
Distanza tra edifici	maggiore o uguale a mt 10,00 nel caso di pareti finestrate, mt. 8,00 nel caso di una parete cieca e una finestrata, mt. 6,00 nel caso di pareti entrambe cieche	maggiore o uguale a mt 10,00 nel caso di pareti finestrate, mt. 8,00 nel caso di una parete cieca e una finestrata, mt. 6,00 nel caso di pareti entrambe cieche	invariato
Usi	Vd. Art. 45bis del RUE	Vd. Art. 45bis del RUE	invariati

VINCOLI E TUTELE

PTCP

Zone di tutela di elementi della centuriazione - art. 8.2

Reticolo idrografico minore – art. 4.2

Principali canali storici – art. 8.5

Controllo degli apporti acqua - art. 4.8

L1 - Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziale presenza di terreni predisponenti la liquefazione – art. 6.14

Unità di paesaggio n.2 "Pianura persicetana" - art. 3.2

Ambiti a prevalente alta vocazione produttiva agricola - art. 11.9

Zone di protezione dall'inquinamento luminoso - art. 13.7bis

PSC

UdP n. 4 – Pianura Centuriata di Sant' Agata e S. Giovanni (Art. 39 NTA – Elaborato T.3).

Zona di tutela degli elementi della centuriazione (Art. 24 NTA).

In parte in fascia di tutela delle acque pubbliche ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (Art. 54 NTA)

in parte in fascia di rispetto stradale

PGRA: pericolosità P2-M (alluvioni poco frequenti con tempo di ritorno tra i 100 e 200 anni).

VALSAT

L'area interessata dal progetto di ampliamento del polo produttivo esistente Automobili Lamborghini S.p.A. in via Modena n° 12 a Sant'Agata Bolognese è distinta catastalmente al Foglio 28 mappali 174 (Sub. 14, 21, 26, 27, 30, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 43), 675, 705, 706, 707, 717, 718, 719, 128, 129 (Sub. 2, 3, 4, 5, 6), 631, 633, 653, 688 Sub.1, 689, 690, 614 (Sub. 3, 6, 7, 8, 9), 616 (Sub. 1, 2,3), 619, 620, 622, 625, 664, 665, 621, 615, 731, 720, 721, 121 (Sub.2, 3, 4, 5), 608, 611, 613, 732, tali mappali costituiscono il comparto urbanistico che perimetra il polo produttivo stesso, per una superficie fondiaria pari a 314.429 mq.

Il comparto confina a nord con la Strada Provinciale n. 255 denominata via Modena, oltre la quale si estende il centro abitato di Sant'Agata Bolognese, a est con un'area a destinazione residenziale, a ovest in parte con un'area produttiva e in parte con il tracciato di via Ferruccio Lamborghini, oltre il quale si estende il territorio agricolo, a sud col tracciato di via Montirone, affiancato dal canale denominato Canal Chiaro di Valbona, oltre il quale si estende il territorio agricolo.

Il nuovo programma di investimenti, oggetto del presente procedimento, prevede la realizzazione di nuovi fabbricati/ampliamenti/tensostrutture nell'area di pertinenza dello stabilimento produttivo (Ambito AP4_AL) per circa 40.000 mq di SU oltre alla riorganizzazione degli spazi destinati a parcheggi pertinenziali. Sono previsti i seguenti interventi:

- realizzazione di una tensostruttura adibita al ricovero temporaneo delle vetture finite, da realizzarsi nell'area già adibita a parcheggio con lo stesso utilizzo, collocata sul confine sud del comparto produttivo;
- realizzazione del fabbricato denominato North Project, a due piani fuori terra, in adiacenza alla linea di assemblaggio delle super-sportive. Al piano terra, sul lato sud è prevista anche un'area di handling coperta su tre lati. Al piano terra e al primo piano saranno ubicate aree di stoccaggio (supermarket) di componenti destinati alle linee di produzione;
- ampliamento del fabbricato CFK denominato N-E CFK, dove si esegue la lavorazione della fibra di carbonio;
- costruzione del fabbricato denominato Bodyshop, in cui si esegue la lastratura della scocca, e che si prevede venga ingrandito a seguito dell'introduzione di un nuovo modello di vettura;
- ampliamento del fabbricato denominato Warehouse, vale a dire il magazzino della logistica;
- realizzazione del fabbricato denominato ETC (Emission Test Center), vale a dire il centro di analisi delle emissioni dei gas di scarico delle autovetture;
- adattamento del fabbricato denominato SSC Assembly Line, dove è collocata la linea di assemblaggio delle super-sportive, ad una nuova linea di assemblaggio;
- realizzazione di un edificio denominato Wax and Foaming, dedicato al processo di ceratura e schiumatura delle cavità delle piattaforme delle vetture;
- ampliamento dell'edificio denominato "Paintshop" dove si esegue la verniciatura delle scocche.

Tutti gli interventi di nuova costruzione/ampliamento, per circa ulteriori 40.000 mq. di SU, sono ricompresi nell'area di pertinenza dell'insediamento produttivo, all'interno del perimetro dell'ambito AP_4_AL.

Sono inoltre oggetto di intervento due lotti, non ricompresi nel comparto urbanistico di cui sopra, posti di fronte al polo produttivo, dal lato opposto di via Modena, distinti catastalmente al Foglio 21 mappali 284, 329, 330, 477, per una superficie fondiaria pari a 9.569 mq.

I due lotti, ricompresi in ambito AP_1 (Aree produttive ad assetto urbanistico consolidato), erano originariamente entrambi occupati da due fabbricati produttivi dismessi.

MOBILITÀ E TRAFFICO

L'area del complesso produttivo Lamborghini è collocata nel quadrante territoriale delimitato a nord da via Modena, a sud da via Montirone, ad ovest dalla direttrice via Lamborghini-via Turati-via A. Costa e ad est da via Pedicello.

Gli accessi veicolari sono così posizionati:

- su via Modena (accesso storico/principale, prioritariamente destinato ad addetti e/o esterni autorizzati);
- su via Montirone (accesso di recente realizzazione, anch'esso prioritariamente destinato ad addetti e/o esterni autorizzati);
- in corrispondenza dello snodo via Lamborghini/via Turati (sistema di varchi destinati sia ai veicoli pesanti per forniture/conferimenti, sia a quota parte degli addetti).

La principale arteria stradale di adduzione allo stabilimento è la SP255 (via Modena), che ne garantisce la connessione a:

- San Giovanni in Persiceto (e, di lì, alla SP568 Persicetana e alla SP3 Trasversale di Pianura);
- Nonantola/Modena (con possibilità di connessione al sistema autostradale (casello A1 di "Modena Sud").

Il comparto in esame è servito dalla linea bus TPER n. 552, attestata in corrispondenza della fermata su via Modena in prossimità dell'accesso principale all'area Lamborghini, con corse comprese tra le 05:00 e le 21:00 circa e cadenzamento medio dell'ordine dei 60' (intensificato ai 30' circa durante le fasce orarie di punta), permette di raggiungere lo stabilimento Lamborghini dalla stazione ferroviaria di San Giovanni in Persiceto in circa 25' (compresi i trasferimenti a piedi).

A propria volta, la stazione ferroviaria di San Giovanni in Persiceto consente un collegamento diretto con la Stazione FS di Bologna Centrale in circa 15', attraverso i treni della linea Bologna-S. Giovanni in Persiceto-Poggio Rusco (linea SFM 3 lungo la direttrice Bologna-Verona); il servizio si attua tra le 05:00 e le 23:30 circa, con cadenzamento base di ~30

I principali assi viari posti all'intorno perimetrale dello stabilimento Lamborghini presentano la seguente dotazione di marciapiedi e/o camminamenti pedonali protetti:

- via Modena dell'Industria (tratta nord-sud recante gli accessi al nuovo parcheggio): presenza di percorso ciclopedonale protetto lungo il fronte stradale sud (in adiacenza al perimetro dello stabilimento Lamborghini);
- via Montirone: assenza di marciapiedi e/o camminamenti pedonali protetti su entrambi i lati strada;
- via Lamborghini: presenza di marciapiedi lungo il fronte stradale est (in adiacenza al perimetro dello stabilimento Lamborghini);
- via Pettarella: assenza di marciapiedi e/o camminamenti pedonali protetti su entrambi i lati strada.

Il documento di Valsat riporta che, a seguito della variante:

- lo studio trasportistico prevede un lieve aumento del traffico (+1,8% al mattino e +3,2% al pomeriggio negli orari di punta) a seguito del previsto aumento di organico nei prossimi anni (fino a +80 unità) e conclude con: "Dall'analisi dei parametri di output delle microsimulazioni relative alle fasce orarie di punta AM e PM nello scenario di previsione (con completamento degli interventi previsti dalla Variante al Masterplan), si evidenzia come in ragione dell'apporto aggiuntivo relativamente modesto dei flussi addizionali indotti dal progetto il livello di performance riscontrato si confermi sostanzialmente in linea con quello attuale e, dunque, complessivamente adeguato/accettabile;
- la ricostruzione con microsimulatore evidenzia tuttavia come l'incremento atteso dei flussi
- sull'intersezione semaforizzata via Modena/via Pedicello/Corso Pietrobuoni tenda ad intensificare (pur se in maniera relativamente contenuta) le transitorie fasi di congestione riconducibili alla fasatura fissa del ciclo semaforico, che induce fenomeni di accodamento

sul ramo di via Modena lato San Giovanni in Persiceto con episodici rigurgiti degli stessi sulla rotonda tra via Modena/via Pettarella/via 21 Aprile 1945;

- gli interventi non alterano né il percorso del TPL né i percorsi ciclabili;
- in base alle rilevazioni statistiche ed alle analisi eseguite da Automobili Lamborghini S.p.A., una parte significativa del personale dipendente non raggiunge il posto di lavoro con la propria automobile, ma con altri mezzi, vale a dire:
 - mezzi pubblici (treno e/o bus di linea e/o autobus)
 - bicicletta o a piedi
 - carpooling aziendale
- il carpooling aziendale si appoggia alla piattaforma Jjob dalle cui statistiche di utilizzo risulta che da febbraio 2017, data di introduzione del servizio, ad oggi, febbraio 2020, circa 570 dipendenti si siano iscritti e utilizzino il servizio principalmente per tragitti che vanno dai 20 km ai 50 km di distanza dalla sede lavorativa. Inoltre l'azienda incentiva la partecipazione tramite campagne a premi che permettono la vincita di buoni sulla base del punteggio ottenuto a seguito dell'utilizzo del servizio in qualità di autista o passeggero.

Il documento di Valsat specifica che Lamborghini non dispone di ulteriori elementi a supporto della necessità di procedere con soluzioni integrative a supporto della mobilità dei dipendenti, ma si impegna a effettuare un sondaggio interno nel breve periodo volto ad indagare le abitudini e le richieste dei dipendenti ed eventualmente avanzare proposte aggiuntive agli enti di competenza.

Per migliorare l'intersezione semaforizzata via Modena/via Pedicello/Corso Pietrobuoni si propone la riqualificazione dell'impianto semaforico sopra citato rendendolo "attuato dal traffico". Ciò potrà consentire di adattare in modo dinamico il ciclo semaforico (e, dunque, la durata delle diverse fasi) ai volumi di traffico effettivi in ingresso al nodo dai diversi rami rilevati dal sistema di spire magnetiche, ottimizzandone le capacità di deflusso e accrescendone dunque il livello prestazionale (in termini di riduzione dei ritardi di immissione e dei conseguenti accodamenti)."

In riferimento al tema della sosta si è verificato che le dotazioni attuali, unite al Park Nord, una volta completato, sono adeguate a rispondere alle esigenze aziendali, considerate anche le attuali politiche di stabilimento in materia di mobility management, avendo avviato una politica di incentivazione del Car Pooling.

Il documento di Valsat evidenzia che l'aumento dell'offerta di sosta, a seguito dell'acquisizione del parcheggio "Park Nord", incrementa inevitabilmente anche il numero di attraversamenti pedonali della SP255 (via Modena) e suggerisce di valutare la realizzazione di un attraversamento pedonale rialzato o in alternativa una piccola isola salvagente per spezzare l'attraversamento e creare un ostacolo fisico che porti al rallentamento dei transiti, obiettivo magari da raggiungere anche grazie all'ausilio di adeguata cartellonistica, piuttosto che evidenziazione luminosa dell'attraversamento, a terra (led lungo l'attraversamento) o dall'alto (lampioni a fascio luminoso direzionale orientato sull'attraversamento).

RUMORE

Secondo la classificazione acustica adottata dal Comune di Sant'Agata Bolognese, l'area su cui è collocato l'intero complesso industriale Lamborghini, così come i capannoni produttivi adiacenti, trattandosi di zona prevalentemente industriale, è inserita in classe V i cui limiti assoluti di immissione sono fissati in 70 dBA e 60 dBA rispettivamente nel periodo diurno e nel periodo notturno.

Per quanto riguarda l'analisi acustica delle emissioni di comparto il documento di Valsat riprende gli elementi conoscitivi di cui all'ultima AUA, rilasciata a luglio 2019, e basata su di un'analisi emissiva di comparto realizzata nel 2018, che attesta la sostanziale rispondenza normativa delle emissioni di comparto, pur rimandando ad azioni gestionali volte al contenimento delle emissioni presso i primi frontisti.

Le prescrizioni fornite riguardavano misure tecnico-organizzative per l'utilizzo del parcheggio sud nel periodo notturno oltre che di controllo delle emissioni, in ottica di eventuale realizzazione di un intervento mitigativo verso le adiacenti abitazioni (attività ancora non

espletata).

I progettisti, nelle integrazioni sulla matrice Rumore, riportano che non è loro noto se siano state completate le verifiche strumentali richieste a fini AUA. In ottica di fornire una risposta all'Ente si sono interpellati i tecnici che avevano seguito l'azienda a fini autorizzativi, negli ultimi anni. In particolare, grazie al contributo della dott.ssa Lorenza Guerzoni di GSA Ingegneria srl, che aveva seguito la valutazione previsionale di impatto acustico del Paint Shop è stato però possibile appurare che:

1. vista la valutazione di impatto a firma del dott. Odorici del 25/01/2016 citata in parere, sono stati individuati i 16 ricettori di cui i 9 sul lato Est in classe II/III, rispetto ai quali ARPAE ha richiesto l'integrazione;
2. nella relazione di collaudo acustico a firma del dott. Odorici del 1 dicembre 2017 sono riportati i livelli diurni e notturni in alcuni punti di misura di cui n° 3 sul lato Est: R01 , R07 e R09. Tali livelli sonori sono relativi alla situazione in cui è realizzato l'ampliamento di cui al PUA del punto 1;
3. nel software di modellazione utilizzato per la redazione della relazione previsionale di impatto acustico riferita al progetto del Paint Shop a firma della dott.ssa Guerzoni, che prendeva in considerazione i 4 ricettori più impattati, sono stati inseriti ulteriori 5 ricettori per consentire l'allineamento ai contenuti della relazione di cui al punto 1. La simulazione relativa restituisce in facciata ai ricettori il contributo acustico relativo al Paint Shop (impianti + traffico+ parcheggi).

A fronte delle stime di calcolo prodotte i progettisti danno evidenza alla possibilità di innesco di superamenti presso alcuni dei recettori di perimetro, in periodo notturno e ribadiscono quindi nuovamente l'importanza dei collaudi già prescritti a fini AUA, a definitiva verifica strumentale di questa possibile condizione di superamento dei limiti di zona.

Il documento di Valsat riporta che non si è proceduto nella redazione di una nuova Verifica Previsionale di Impatto Acustico, non rientrando nelle condizioni applicative di cui all'art. 8 della L.447/95 e art. 10 della L.R.15/2001, in quanto con la presente variante si ha:

- aumento della SU, ma senza nuova occupazione di suolo e con un aumento dei volumi di traffico sulla rete esterna al comparto circoscrivibile in pochi punti percentuali (circa il 2% nell'ora di punta del mattino e 3% in quella pomeridiana, delta che a fini acustici generano un delta emissivo alla sorgente inferiore a 0,1dBA e quindi totalmente ininfluenza rispetto all'attuale clima acustico di zona), a fronte di una stima in aumento dell'organico di appena 80 unità per l'anno 2023, in ordine agli interventi previsti nell'ambito della Variante al Masterplan in esame e secondo i dati forniti dal proponente, in accordo ai quali non sono previsti inserimenti di lavori nuovi e diversi da quelle già in essere, così da poter ritenere sostanzialmente invariato il panorama emissivo attuale;
- acquisizione del park nord, con contestuale revisione del globale sistema della sosta, ma senza interventi sulla rete viario/territoriale esterna al comparto, così da ritenere nuovamente invariato il panorama emissivo attuale;

e tenuto conto del fatto che:

- non si introducono nuove lavorazioni impattanti, né nuovi impianti ad emissione rilevante;
- non si introducono nuovi volumi di traffico atti a condizionare il clima acustico di zona;
- si acquisisce il park nord, già autorizzato secondo tale destinazione d'uso e quindi nuovamente ininfluenza in quanto al condizionamento del clima acustico di zona;
- l'azienda è in regime di AUA e quindi autorizzata positivamente secondo lo status emissivo attuale, in riferimento al quale non si attendono modifiche per effetto dell'attuazione della presente variante.

Relativamente alla realizzazione di una barriera acustica che si dovesse rendere necessaria, una volta verificato il livello differenziale nella situazione a progetto realizzato, gli estensori dello studio acustico pregresso avevano verificato con il responsabile del Servizio edilizia del Comune di Sant'Agata Bolognese la fattibilità dell'intervento, previo titolo abilitativo edilizio, vincolato al rispetto della distanza di m.1,5 del manufatto dalle abitazioni.

ACQUE

L'area in esame ricade in "Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura" (art. 4.8 PTCP). Il Masterplan 2015 prevedeva la realizzazione di collettori di laminazione in linea, di tre vasche di laminazione in linea oltre ai necessari interventi infrastrutturali. Le vasche di laminazione prevedevano un'altezza di 1,25 m ed un volume complessivo di 3400 mc.

In relazione alla presente variante, il documento di Valsat ritiene che, intervenendo all'interno dell'attuale comparto Lamborghini non sia necessario ampliare la rete di raccolta delle acque bianche e nere, se non in relazione ai nuovi allacci di progetto, afferenti ai futuri corpi edificati in ampliamento e/o di nuova realizzazione.

Per quanto riguarda l'invarianza idraulica, il documento di Valsat riporta che "Le edificazioni previste nel Masterplan, siano essi nuovi corpi di fabbrica siano essi ampliamenti di fabbricati già esistenti, non comporteranno l'impermeabilizzazione di nuovo suolo in quanto il sedime dei nuovi fabbricati si trova su aree già asfaltate, pertanto il comparto non subirà alterazioni del regime idraulico già approvato".

Per quanto riguarda il nuovo parcheggio a nord della via Modena, il documento di Valsat riporta che: "il parcheggio si sviluppa su di un'area di pressappoco 9500 mq di superficie che nello stato di fatto presentano circa 3327 mq di superfici permeabili che si riducono a pressappoco 665 mq nello stato di progetto. Tuttavia più che la riduzione della permeabilità dell'areale la sostanziale differenza tra il regime idrologico che si avrà nello stato di progetto rispetto a quello dello stato di fatto non è da ricercare nel "quantitativo complessivo" di acqua prodotta dalle superfici, ma nel fatto che tali acque verranno complessivamente raccolte e concentrate in un unico punto: il recettore DN 315 precedentemente citato; nello stato di fatto gran parte di queste acque non ha la possibilità di essere raccolta e si "sparpaglia" in mille rivoli superficiali sul lotto.

In sostanza con riferimento al recettore e alle portate ad esso conferito la differenza di portata tra la situazione attuale e quella di progetto dovrà trovare la disponibilità nei volumi di laminazione che renda compatibile il recettore con un evento di entità nota e sperabilmente non inferiore a TR=10 anni.

Si è ritenuto opportuno procedere con l'adozione di vasche di laminazione interrate della tipologia "in linea" da realizzare a monte del ricettore.

Sono state adottate piogge di progetto con tempo di ritorno decennale sia per il dimensionamento dei collettori predisposti al convogliamento delle piogge meteoriche, sia per la determinazione dei volumi necessari alla laminazione dell'onda di piena e al rispetto dell'officiosità idraulica del ricettore; pur tuttavia il sistema risulta in grado di sopperire con limitati sovraccarichi a precipitazioni di tempo di ritorno anche ventennale: eventuali precipitazioni di entità superiore sono destinate a verificare temporaneamente lame d'acque sulle superfici adibite a parcheggio che lungo le linee di impluvio possono raggiungere una decina di centimetri.

Per scongiurare esondazioni in caso di eventi ultraventennali è necessario predisporre sistemi di laminazione più capienti.

In base al PGRA del distretto dell'Appennino Settentrionale in cui ricade la zona di interesse, emerge che l'area è interessata da uno scenario di pericolosità (P2 – M) dato da alluvioni poco frequenti, con un tempo di ritorno tra 100 e 200 anni – media probabilità per lo scenario legato al reticolo principale.

Il documento di Valsat riporta che in base al primo aggiornamento delle mappe della pericolosità e del rischio del PGRA (Art. 6 della Direttiva 2007/60), per il distretto idrografico del fiume Po, per l'area di interesse viene definitivamente ratificato un rischio alluvioni basso e che in base agli ultimi approfondimenti in aggiornamento al Piano il tirante idrico di riferimento è fino a 50 cm per l'intera area di interesse.

Le prescrizioni operative atte a rispettare gli elementi di rischio qui evidenziati saranno concordate, in sede progettuale dei singoli interventi di variante con l'ente di competenza, qui individuato nel Consorzio della Bonifica Burana e nell'Autorità di bacino distrettuale del fiume

Po.

Non verranno realizzati piani interrati.

Alcuni degli interventi previsti interessano la fascia di tutela delle acque pubbliche individuata ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Gli interventi di ampliamento dell'insediamento produttivo che ricadono totalmente, o in parte, nella fascia di 150 metri dal corso d'acqua "Canal Chiaro di Valbona" sono assoggettati al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica (come previsto all'art 146 del DLgs. 42/2004 e successive modifiche). Al primo degli interventi in progetto di cui si prevede l'attuazione (la tensostruttura posta lungo il perimetro sud di comparto, a copertura dell'attuale area di sosta per autovetture finite e pronte per la consegna) viene allegata la specifica relazione paesaggistica necessaria all'ottenimento dell'autorizzazione.

PAESAGGIO

L'intera area del territorio comunale di Sant'Agata Bolognese e quindi anche l'area in esame sono compresi nell'unità di paesaggio n.2 "Pianura persicetana".

L'intervento in esame (una serie di piccoli ampliamenti o nuove edificazioni all'interno di un comparto produttivo già in essere, senza nuovo consumo di suolo) non va ad alterare il "paesaggio" su cui insiste poiché tale paesaggio è di fatto già oggi descritto per la presenza del grande comparto produttivo Lamborghini.

Gli ampliamenti previsti verranno realizzati nel rispetto della visuale libera pari a 0,5tbc.

Per quel che riguarda il parcheggio P-Nord, l'abbattimento del fabbricato contribuirebbe ad ampliare la visuale libera.

Nel rispetto di quanto viene prescritto per la valorizzazione della struttura organizzativa storica del territorio si ribadisce la necessità di dare attuazione a quanto già prescritto nella ValSAT 2015 e quindi realizzando la barriera vegetale lungo il Canal Chiaro Valbona.

Il confine sud del comparto Lamborghini è in adiacenza del Canal Chiaro di Valbona il quale è classificato nella categoria di reticolo idrografico minore.

Gli interventi di ampliamento, previsti dall'attuale progetto oggetto di valutazione, sono dislocati all'interno del comparto e a distanze tali da non creare conflitto con la fascia di rispetto (10m).

Lo stesso canale appartiene poi al sistema delle "acque pubbliche", con fascia di tutela individuata ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (150m).

Tale tutela aveva portato ad indicare, nella ValSAT del 2015 che accompagnava il progetto di Masterplan vigente, la prescrizione di realizzare "sistemi di mitigazione come barriere vegetali."

E ancora: "La parte a sud del comparto prevede la collocazione delle zone a verde permeabile, le quali non vanno a creare impatto sulla zona di tutela. In queste aree è prevista la realizzazione di una fascia di mitigazione alberata, atta a mascherare le opere di urbanizzazione e i futuri fabbricati che verranno realizzati creando una barriera verde a ridosso del confine. Inoltre, è prevista la realizzazione di una fascia di mitigazione alberata sul lato ovest, in corrispondenza della nuova strada ad uso pubblico, che collegherà via Montirone con via Lamborghini".

Attualmente la barriera vegetale e i filari alberati non sono stati realizzati.

Il documento di Valsat motiva il mancato rispetto della prescrizione con "la necessità di conciliazione dell'intervento con altra tematica, l'allargamento della strada per motivi di sicurezza stradale, attività d'obbligo da parte dei proponenti, ratificata nella convenzione che ha suggellato l'approvazione del vigente Masterplan" e valuta che "l'allargamento della strada rende oggi inattuabile la previgente prescrizione per la realizzazione della barriera vegetale, non avendo più spazio a sufficienza per la piantumazione fra strada e area produttiva".

Nella fascia di tutela paesaggistica ricadono i nuovi interventi previsti dal presente progetto:

- ampliamento WAREHOUSE
- tensostruttura adibita al ricovero temporaneo delle vetture finite

Per detti interventi sono state rilasciate le autorizzazioni paesaggistiche ai sensi del D.LGS.

42/2004.

L'autorizzazione paesaggistica n.164/2019 relativa all'ampliamento di fabbricato produttivo denominato "Warehouse" prescrive di "predisporre lungo il confine esterno prospiciente la fascia di rispetto del corso d'acqua pubblica adeguate essenze arbustive, atte a creare una schermatura verde, al fine di migliorare l'inserimento del nuovo ampliamento nel contesto interessato e non recare pregiudizio ai valori paesaggistici tutelati dell'area di riferimento circostante"

L'autorizzazione paesaggistica n.49/2019 relativa alla nuova costruzione deposito auto finite prescrive di:

- "Verificare con particolare attenzione la scelta cromatica del telo di copertura, onde evitare effetti contrastanti che possano pregiudicarne una migliore integrazione nel contesto di riferimento;
- predisporre lungo il confine esterno, prospiciente la fascia di rispetto del corso d'acqua pubblica, adeguate essenze arbustive atte a creare una opportuna schermatura verde, al fine di non recare pregiudizio ai valori paesaggistici tutelati dell'area di riferimento circostante".

L'intero comparto Lamborghini è parte di una "zona di tutela di elementi della centuriazione", nel settore compreso tra via Modena e via Montirone che ne costituiscono i decumani persistenti, mentre al centro si colloca la proiezione non persistente di un cardine.

A questo riguardo il documento di Valsat valuta che "detto vincolo potrebbe parzialmente perdere di significato prevedendosi un aumento di SU interno all'area di sedime dello stabilimento attuale, intervenendo mediante ampliamenti e/o nuove realizzazioni su aree già urbanizzate".

L'area di intervento ricade all'interno, delle aree di accertata e rilevante consistenza archeologica SA.57, relativa al rinvenimento a partire da -0,40 m dal piano di campagna originario di due tombe, di resti di abitazioni e di un pozzo della prima età del ferro (VII sec. a.C.) e SA.58, relativa al rinvenimento a circa -1,20 m dal piano di campagna originario di canalizzazioni, resti ascrivibili ad una sepoltura e tracce di una capanna di età romana. Entrambi i siti furono individuati nel corso di sondaggi archeologici preliminari effettuati nel 2015 in occasione dell'ampliamento meridionale del comparto Lamborghini e furono oggetto di scavi stratigrafici estensivi ed esaustivi.

In particolare, la tensostruttura n. 3 "Vetture finite" ci colloca parzialmente in coincidenza con l'area di accertata e rilevante consistenza archeologica SA.58, mentre il medesimo fabbricato n. 3 e l'edificio n. 1 "North Project" si trovano ipoteticamente in sovrapposizione con il tracciato di un cardine non persistente della centuriazione romana

Tutta la parte meridionale del comparto Lamborghini, realizzata in ampliamento a più riprese tra il 2008-2009 e il 2016-2017, è stata già oggetto nel 2013 di sondaggi archeologici preliminari e controlli in corso d'opera eseguiti dal Museo Archeologico Ambientale (nulla osta Soprintendenza prot. n. 3739 del 27.3.2013) e nel 2015-2016, in tutte le restanti aree del comparto sud, di indagini archeologiche preliminari e scavi stratigrafici estensivi ed esaustivi ad opera della ditta ArcheoModena (parere Soprintendenza prot. n. 13312 del 11.12.2015 e parere Segretariato Regionale prot. n. 1222 del 2.2.2016); eccettuate le due aree di rinvenimento sopra citate, scavate stratigraficamente in modo esaustivo, i sondaggi preliminari ebbero esito negativo in tutte le restanti zone esaminate.

La Relazione archeologica indica per l'intervento in oggetto un rischio archeologico medio e segnala l'opportunità di effettuare sondaggi archeologici preliminari relativamente ai nuovi fabbricati n. 1, n. 2 e n. 3 e controlli archeologici in corso d'opera relativamente ai nuovi fabbricati n. 4, n. 5 e n. 6, da concordare con il referente funzionario della Soprintendenza che ne curerà la direzione scientifica; segnala l'opportunità, inoltre, di effettuare una campagna di carotaggi geognostici presso i fabbricati oggetto di fondazioni su pali, fino alla profondità di -30 m per gli edifici n. 1 e n. 2 e fino alla profondità di -20 m per gli edifici n. 4, n. 5 e n. 6.

Il comparto è interessato da viabilità storica in particolare via Montirone nella parte Sud e via Modena nella parte Nord del comparto.

Il documento di Valsat riporta che nessuno di questi elementi viene interessato attivamente dagli interventi previsti dal progetto.

L'ampliamento e l'annessione del parcheggio denominato "Pnord" al comparto Lamborghini allo stato di progetto attuale non prevede modifiche all'assetto viabilistico di via Modena che quindi non subirebbe alterazioni.

PIANO DI MONITORAGGIO

Relativamente alle componenti rumore e mobilità il monitoraggio avverrà tramite strumenti tecnici adeguati da concordarsi con la pubblica amministrazione; in particolare per il tema dell'inquinamento acustico, si dovrà fornire risposta alle recenti prescrizioni di AUA, aggiornando il globale quadro emissivo di stabilimento, così da verificare in via definitiva l'effettiva necessità di un intervento mitigativo diretto (barriera acustica) a protezione della borgata residenziale posta in fregio all'area di sosta P7.

PARERI DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE

Sono pervenuti i seguenti pareri:

ARPAE - APAM - Sezione di Bologna (parere del 14/09/2020 in atti al PG n. 47135/2020 della Città metropolitana). Arpae

- ribadisce l'opportunità di predisporre l'adeguamento dell'attuale classificazione acustica comunale affinché per l'area industriale di recente attuazione sia attribuita la classe acustica V come stato di fatto.
- richiama la propria nota del 9/7/2020, nella quale veniva evidenziata la necessità di valutare la possibile situazione di conflitto tra classi acustiche, per la vicinanza dell'area in esame di classe V con un'area di classe II. Nello specifico chiedeva di integrare l'analisi acustica del 25 gennaio 2016 con la descrizione dei livelli sonori notturni dell'area di classe II posta al confine con lo stabilimento Lamborghini stabilendo il divieto di contatto diretto di aree, anche appartenenti a comuni confinanti, quando tali valori si discostano in misura superiore a 5 dBA di livello sonoro equivalente. La documentazione integrativa ha esplicitato l'ipotesi di una probabile condizione di conflitto reale una volta in esercizio il reparto "Paintshop" per l'apporto sonoro determinato sia dagli impianti del medesimo reparto che dalla viabilità interna determinata dalla circolazione dei veicoli delle maestranze.
- richiama l'analisi previsionale, effettuata in sede di rilascio dell'ultima Aua (del 2018) degli effetti sonori prodotti dell'intero stabilimento a seguito dell'inserimento del nuovo reparto Paintshop (comprensivi del relativo traffico indotto), che segnalava su alcuni recettori (civici 51,49 e 47) il superamento del limite differenziale notturno. Per il rientro del livello differenziale notturno venivano proposte misure tecniche ed organizzative e la possibile edificazione di una barriera antirumore, da posizionarsi sul confine tra la ditta Lamborghini e le abitazioni di via Suor Teresa Veronesi, di altezza pari a 3,2 metri con un elemento aggiuntivo di 1 metro posto ad un'angolazione di 45°, la cui realizzazione risultava tuttavia subordinata a specifiche verifiche fonometriche di collaudo post-operam. Allo stato attuale il Reparto Paintshop non risulta ancora a regime.

Arpae esprime parere favorevole alla presente variante a condizione che:

1. entro 30 giorni dalla messa a regime del reparto Paintshop sia predisposta idonea relazione di impatto acustico, redatta da Tecnico competente in acustica che attesti il rispetto del limite assoluto di immissione notturno riferito alla classe II per i recettori i civici 35, 37,39,45,47,49 e 51 di via Suor Teresa Veronesi. Qualora le verifiche evidenziassero il superamento del limite assoluto di immissione notturno dovrà essere predisposto idoneo intervento di mitigazione a protezione dei recettori posti in classe II;
2. che entro 30 giorni dalla messa a regime del Reparto Paintshop sia predisposta idonea procedure organizzativa per la gestione del traffico interno verso il parcheggio P7, validate

dalla Ditta Automobili Lamborghini spa, dalle quali si evince la completa esecutività delle seguenti modalità operative:

- l'accesso unico, nel periodo notturno tra le 5:00 e le 7:00 da parte di tutti i dipendenti, indipendentemente dalla direzione di provenienza, verso il "Gate 3" che conduce al P7 (parcheggio indicato in giallo nella documentazione integrata) con possibilità di un presidio anticipato di "Security";
- l'uso esclusivo, da parte dei turnisti, dell'area di parcheggio indicata in giallo nell'immagine allegata (P7) alla relazione previsionale integrata pagina 7;
- la chiusura fino alle ore 7 dell'accesso in ingresso su Via Modena 12;
- la condivisione dell'organizzazione di cui ai punti precedenti con le maestranze interessate tramite comunicazione interna "ZZALL" e durante "Teamwork" dedicati.

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio (parere del 18/06/2020 in atti al PG n. 43157/2020 della Città metropolitana). La Soprintendenza:

- rileva che il progetto di ampliamento in esame ricade, in parte, nella fascia di 150 metri dal corso d'acqua Canal Chiaro di Valbona (dichiarato acqua pubblica) e, pertanto, sottoposta a tutela paesaggistica ai sensi dell'art.142, comma 1, lett.c) del D.Lgs.42/2004 e s.m.i.. I nuovi interventi in progetto ricadenti nella fascia di tutela suddetta, sono quindi soggetti al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art.146 del medesimo D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., come già avvenuto per alcuni degli interventi precedentemente avviati;
- richiama la condizione prescritta dalla Valsat del 2015, che accompagnava il progetto di Masterplan vigente, secondo la quale "...in queste aree è prevista la realizzazione di una fascia di mitigazione alberata, atta a mascherare le opere di urbanizzazione e i futuri fabbricati che verranno realizzati creando una barriera verde a ridosso del confine";
- chiede di valutare e definire possibili soluzioni progettuali atte a mitigare con adeguato impianto vegetazionale le nuove costruzioni, al fine di costituire una naturale schermatura dalla strada di tutto l'insediamento produttivo;
- per quanto riguarda gli aspetti connessi alla tutela archeologica, dato atto che l'intero comparto produttivo ricade in "zona di tutela di elementi della centuriazione", si richiama la corrispondenza intercorsa relativamente alla procedura di verifica archeologica preventiva.

Consorzio della bonifica Burana (parere del 17/07/2020, in atti al PG n. 43157/2020 della Città metropolitana) prende atto che il progetto di ampliamento non comporta un aumento delle superfici impermeabili, per tanto rimangono conformi le opere di laminazione delle acque meteoriche realizzate nei precedenti lavori di ampliamento aziendale. Il Consorzio esprime pertanto parere favorevole.

Azienda USL Bologna (parere in atti al PG n. 43157/2020 della Città metropolitana) esprime parere favorevole a condizione che dal parcheggio di nuova costruzione, ricompreso in ambito AP_1 su via Modena, sia realizzato un attraversamento pedonale sicuro che lo colleghi all'ingresso principale dell'attuale stabilimento Lamborghini di Via Modena 12.

Sorgeacqua S.r.l. (parere del 26/08/2020, in atti al PG n. 44539/2020 della Città metropolitana) conferma il parere favorevole già rilasciato in occasione dell'ampliamento dello stabilimento con la variante 2015, nel rispetto delle medesime condizioni, riguardanti le modalità di realizzazione della nuova rete idrica e delle fognature per le acque bianche e nere.

Comune di San Giovanni in Persiceto (parere del 21/08/2020, in atti al PG n. 43157/2020 della Città metropolitana) richiama:

- l'elaborato T0 del PSC dell'Unione Terre d'Acqua,, nel quale si evidenziano i corridoi di possibile ampliamento della rete ciclabile primaria e tra i quali è individuata la via Montirone
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato il 27/11/2019, che riconosce a San Giovanni in Persiceto il ruolo di "Centro di Mobilità" e sancisce l'attraversamento del territorio da parte di un itinerario cicloturistico di importanza internazionale (Eurovelo 7) intersecato con la sede della Stazione ferroviaria
- il Piano Territoriale Metropolitano (PTM), assunto in data 15/07/2020 in vista di una

definitiva approvazione entro il 2021, che conferma le analisi e gli esiti del PUMS

- gli elaborati inerenti lo studio degli impatti sul traffico e sulla viabilità, che denunciano come la via Montirone sia interessata prevalentemente da un traffico dovuto alla percorrenza casa-lavoro dei dipendenti dell'azienda in questione, il cui afflusso è paragonabile a quello della SP 255, limitato tuttavia alle ore di punta. La via Montirone resta interessata da questo traffico in ragione del posizionamento dei parcheggi pertinenziali posti all'interno dell'azienda e la situazione è destinata a vedere un aumento degli afflussi in ragione dell'incremento dei dipendenti previsto.

Il Comune esprime la seguente osservazione:

- via Montirone costituisce di fatto una viabilità di campagna, le cui intersezioni ad angolo retto con la viabilità secondaria (generate dalla "quadratura" romana del territorio) non sono adeguate a questo tipo di traffico. Non solo: gli afflussi notevoli di traffico mettono a rischio la percorribilità da parte dell'utenza ciclabile che invece trova in questa arteria l'unica alternativa alla SP255 per raggiungere Sant'Agata Bolognese in tranquillità e sicurezza;
- osserva quindi la necessità di dotare la via Montirone di una pista ciclabile in sede propria, di adeguarne la sede stradale e le intersezioni ivi presenti ai fini di garantirne la percorribilità in sicurezza.

Comando I° Regione Aerea, Ufficio Coordinamento Tecnologico Logistico - I° Sezione Coordinamento Generale (nulla osta del 10/08/2020, in atti al PG n. 43157/2020 della Città metropolitana) esprime il proprio Nulla Osta relativamente ai soli aspetti demaniali di interesse di questa F.A. all'esecuzione dell'intervento.

CONSIDERAZIONI E OSSERVAZIONI

La variante in oggetto, presentata da Automobili Lamborghini S.p.A., riguarda un ulteriore ampliamento del sito industriale rispetto a quanto già realizzato col progetto del 2015, che ha ampliato il polo produttivo con lo scopo di sviluppare, all'interno dello storico stabilimento di Sant'Agata Bolognese, tutti gli investimenti sia di carattere industriale che di ricerca industriale e sviluppo sperimentale.

La variante proposta riguarda l'elaborato di PSC "Norme Tecniche di attuazione – PSC/NTA" e l'elaborato di RUE "Norme Tecniche di attuazione".

Con la variante l'indice di utilizzazione fondiaria dell'ambito AP4_AL passa dall'attuale Uf 0,5 mq/mq a Uf 0,6 mq/mq allo scopo di incrementare, nell'area di pertinenza, la potenzialità edificatoria necessaria alla realizzazione dei nuovi interventi di NC/ampliamento, fermo restando i restanti parametri urbanistico-edilizi.

E' prevista anche la realizzazione di un nuovo parcheggio pertinenziale (denominato P.Nord), nei lotti contigui su via Modena (Ambito AP_1).

Si rileva, e si valuta positivamente, che la Ditta propone un ampliamento produttivo interno all'attuale sedime, e un riutilizzo di aree produttive dismesse per ampliare i parcheggi.

Tuttavia, è evidente che la presente variante debba essere inserita e contestualizzata nell'ambito del progetto di ampliamento del 2015, per il quale erano state prescritte diverse condizioni dal momento che essa prevedeva il cambio di destinazione d'uso di aree rurali a margine di aree residenziali e di aree interessate da vincoli (tutela paesaggistica e principali canali storici per il Canalchiaro di Valbona, viabilità storica e tutela degli elementi della centuriazione per la via Montirone).

Il documento di Valsat riferito all'ampliamento 2015 prevedeva:

- *la presenza di sistemi di mitigazione come barriere vegetali all'interno della fascia di vincolo di tutela ambientale del Canal Chiaro di Valbona. Tale sistema di mitigazione*

serve a sottolineare la valenza ambientale potenziale dei canali quali corridoi ecologici e pertanto deve prevedere l'impianto di sole specie autoctone adatte.

- *un filare alberato sul confine Est sarà realizzato e la recinzione sarà schermata da una siepe. Le barriere dell'area di collaudo vetture (previste su due lati) verranno schermate da rampicanti o siepi per mitigare l'impatto delle stesse.*
- *zone a verde permeabile nella parte a sud del comparto, le quali non vanno a creare impatto sulla zona di tutela. In queste aree è prevista la realizzazione di una fascia di mitigazione alberata, atta a mascherare le opere di urbanizzazione e i futuri fabbricati che verranno realizzati creando una barriera verde a ridosso del confine. Inoltre è prevista la realizzazione di una fascia di mitigazione alberata sul lato ovest, in corrispondenza della nuova strada ad uso pubblico, che collegherà via Montirone con via Lamborghini. Premesso che l'area allo stato attuale risulta essere coltivata a seminativo e priva di alberature di rilievo, si prevede la piantumazione di filari di esemplari di un'unica essenza autoctona al alto fusto (appartenente al Gruppo 1 con riferimento al Regolamento Comunale del verde): il Carpino Bianco.*

Allo stato attuale nessuna di queste mitigazioni è stata realizzata e al momento la porzione di comparto riferita alla variante 2015 risulta totalmente priva di alberature.

Sempre il documento di Valsat della variante 2015 prevedeva che:

L'area a sud in prossimità di via Montirone rientra all'interno delle "zone di tutela degli elementi della centuriazione", in quanto sulla sua struttura permangono ancora segni della centuriazione come il canale e la strada riconducibili alla divisione agraria romana rimasta inalterata nel tempo. Per tale vincolo è prevista una fascia di rispetto per un'ampiezza pari a 5 metri per lato a partire dal margine della banchina stradale. In tale area si fa divieto di alterare le caratteristiche essenziali degli elementi caratterizzanti l'impianto storico della centuriazione. In accordo è pertanto prevista la realizzazione di una pavimentazione stradale in asfalto chiaro che permette una stabilizzazione del tratto prospiciente il progetto senza andare ad intaccare eccessivamente gli elementi caratterizzanti la strada (dimensione e caratteristiche della cosiddetta "strada bianca"). La carreggiata verrà allargata di 3 metri verso nord, quindi all'interno del perimetro del comparto automobili Lamborghini.

Allo stato attuale, come evidenziato dalla documentazione fotografica a corredo della Relazione paesaggistica relativa alla "Realizzazione deposito vetture finite", è stata realizzata una pavimentazione in asfalto scuro, priva di fascia di rispetto.

Nella consapevolezza dell'importanza strategica della presenza, anch'essa storica e pregiata, della Ditta Lamborghini sul territorio comunale, è indispensabile che, anche in virtù della rilevanza e visibilità pubblica del soggetto proponente, siano correttamente realizzate tutte le prescrizioni e gli impegni presi a fronte dell'approvazione del progetto 2015, integrate con le prescrizioni e indicazioni scaturite dalla presente variante. E' pertanto necessario che:

- viabilità esterna: via Montirone sia restituita alla sua funzione locale, ciclabile e di viabilità storica senza interventi di allargamento che ne snaturano totalmente le peculiarità. Pertanto la Ditta Lamborghini deve realizzare quanto già previsto all'interno del proprio confine (fascia permeabile e alberata) modificando opportunamente le attività aziendali lungo via Montirone. Deve essere eliminato l'accesso all'area aziendale da via Montirone modificando la viabilità interna.
- viabilità interna: sia riorganizzato il flusso veicolare nella parte est limitrofa alle abitazioni, limitandone l'accesso nelle ore notturne (22-7).
- rumore: sia inserita all'interno del perimetro aziendale una barriera acustica fonoassorbente in grado di ricondurre i livelli acustici ai ricettori entro la classe II come da zonizzazione.
- permeabilità: sia desigillata una fascia del perimetro aziendale lungo via Montirone di dimensione adeguata alla piantumazione dell'alberatura prevista.

Quanto sopra consente di rispettare le prescrizioni contenute nelle autorizzazioni paesaggistiche rilasciate per gli ampliamenti oggetto della presente variante e soddisfa anche le osservazioni presentate del Comune di San Giovanni in Persiceto relativamente al percorso ciclabile EUROVELO 7.

Al fine di evitare conflitti tra le attività produttive della Ditta Lamborghini, lecitamente insediata secondo la pianificazione comunale, e le residenze poste a est del comparto, si invita il Comune a preservare la destinazione rurale dell'area agricola al confine sud est del complesso produttivo, tra via Montirone e via Pedicello, per la sua funzione "cuscinetto" rispetto all'abitato limitrofo.

Per quanto riguarda il rumore, in sede di AUA (domanda Prot. SUAP n. 1874 del 08/02/2018), ARPAE aveva prescritto:

- presentazione entro 30 giorni dal rilascio dell'AUA una relazione di impatto acustico, redatta da Tecnico competente in acustica che attesti il rispetto del limite differenziale nel periodo notturno a seguito delle misure di contenimento del rumore proposte in sede istruttoria (pagina 6 e 7 della relazione previsionale di impatto acustico integrata); l'attestazione dovrà riferirsi a fonometrie effettuate nelle condizioni di massimo disturbo per tutti i recettori presi in esame nella DOIMA;
- presentazione entro 30 giorni dal rilascio dell'AUA di copia delle procedure organizzative, indicate nella documentazione previsionale per la gestione del traffico interno verso il parcheggio P7, validate dalla Ditta Automobili Lamborghini spa, dalle quali si evinca la completa operatività delle medesime.

Da verifiche effettuate dai progettisti della presente variante risulta inoltre che, pur dando evidenza alla possibilità di innesco di superamenti presso alcuni dei recettori di perimetro in periodo notturno, non sono mai state realizzate le misure acustiche necessarie per:

1. stabilire il rispetto dei limiti acustici;
2. ottemperare a quanto prescritto dall'AUA (domanda Prot. SUAP n. 1874 del 08/02/2018)

Si chiede pertanto che il rilascio del permesso a costruire sia subordinato all'ottemperanza delle prescrizioni di AUA non ancora soddisfatte.

La presente variante risulta pertanto sostenibile solo a condizione siano attuate tutte le condizioni e mitigazioni ambientali sopra riportate, così come già previste nella Valsat 2015 e richiamate dagli Enti Ambientali che si sono espressi sulla presente variante.

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

LA RESPONSABILE DELL'AREA
AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI
METROPOLITANA
Dott.ssa Patrizia Vitali¹

¹ Ai sensi del Codice dell'Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 113/2018 del 17/12/2018 con cui è stato conferito alla D.ssa. Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana