

Il giorno 13/12/2022, presso gli uffici della Città Metropolitana di Bologna, il VICESINDACO METROPOLITANO Marco Panieri, secondo quanto previsto dall'art. 34 co. 2 dello Statuto dell'Ente, ha proceduto all'adozione del seguente atto, con l'assistenza del SEGRETARIO GENERALE Dott. Roberto Finardi, ai sensi dall'art. 38 co. 2 del medesimo Statuto.

## **ATTO N. 292**

AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

Fasc. 08.02.02.05/1/2022

## AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

**Oggetto:** *ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE PER REALIZZAZIONE DI NUOVO PARCO LOGISTICO IN LOCALITÀ CRESPELLANO IN VIA CASSOLA, COMUNE DI VALSAMOGGIA EX ART. 60 L.R. 24/2017. PARERE PRELIMINARE FAVOREVOLE E PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE. DETERMINAZIONI DI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA*

### IL SINDACO METROPOLITANO

#### **Decisione:**

- 1) *Esprime* in qualità di Rappresentante della Città metropolitana di Bologna, parere preliminare favorevole all'Accordo di programma in variante alla pianificazione urbanistica, ai sensi del comma 3 dell'art. 60 L.R. 24/2017, finalizzato alla realizzazione di un nuovo parco logistico in località Crespellano, condizionato all'espressione dell'assenso preliminare da parte dell'organo consiliare metropolitano, per quanto concerne le varianti alla pianificazione di propria competenza, sulla base della Relazione Istruttoria che si allega al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale (Allegato n. 1)<sup>1</sup>;
- 2) *Esprime*, nell'ambito del suddetto procedimento urbanistico, il parere preventivo di compatibilità ambientale sul documento di Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat), sulla base del contributo propedeutico all'espressione dell'assenso preliminare redatto da ARPAE Area Autorizzazioni Concessioni metropolitana (AACM) di Bologna, allegato alla suddetta Relazione istruttoria e al presente atto sindacale, quale sua parte integrante e sostanziale (Allegato 2)<sup>2</sup>;
- 3) *Dà atto* che il presente provvedimento non comporta riflessi contabili diretti e indiretti sulla situazione economico-finanziaria e sul patrimonio dell'Ente, secondo quanto indicato in motivazione;

---

<sup>1</sup> Agli atti con P.G. n. 73381/2022.

<sup>2</sup> Agli atti con P.G. n. 51807/2021.

4) *Dà atto* che si provvederà, a seguito dell'espressione dell'assenso preliminare da parte dell'organo consiliare metropolitano, con la trasmissione del presente provvedimento al Comune di Valsamoggia per gli adempimenti conseguenti.

### **Motivazione:**

Il Comune di Valsamoggia ha promosso l'Accordo di Programma in oggetto, ai sensi del comma 3 dell'articolo 60 della Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017, proponendo una variante agli strumenti urbanistici comunali e alla pianificazione metropolitana, come meglio rappresentato nell'allegata Relazione istruttoria. La proposta di Accordo di programma in oggetto è stata promossa dal Comune, individuando finalità di interesse pubblico con riferimento alla possibilità di attuare, attraverso interventi di demolizione e ricostruzione, azioni di rigenerazione di un ambito produttivo da anni dismesso e che versa in una condizione di degrado e obsolescenza. Tali interventi producono inoltre impatti sul sistema socio-economico in termini occupazionali e sono corredati altresì dall'adeguamento della viabilità locale nell'ambito di un processo di qualificazione del territorio di Valsamoggia promosso dal PSC.

L'Accordo di programma oggetto del presente Atto è finalizzato, nello specifico, alla realizzazione di un insediamento di "Grande logistica" da localizzare in un ambito produttivo comunale, in località Crespellano.

In data 1 agosto 2022 è stato sottoscritto l'Accordo territoriale per il contenimento degli insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano di Bologna tra la Regione Emilia Romagna e la Città metropolitana di Bologna ai sensi dell'art. 58 Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017" il cui schema è stato approvato con Delibera di Consiglio n. 41/2022 nella quale si afferma che la funzione logistica riveste un ruolo fondamentale per il mantenimento e lo sviluppo delle attività insediate nel territorio metropolitano.

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

La proposta, come più profusamente descritto nella Relazione istruttoria, allegata al presente Atto quale sua parte costitutiva, rende necessaria la variazione, oltretché della pianificazione urbanistica comunale (PSC, RUE e POC), anche di quella metropolitana (PTM e PUMS).

Pertanto, facendo salva l'espressione dell'assenso preliminare da parte del Consiglio metropolitano alla stipula dell'Accordo di programma - che comporterà variazione anche alla pianificazione metropolitana - si esprime un parere preliminare favorevole all'Accordo di programma in oggetto e vengono fornite alcune indicazioni preliminari sulla proposta di Accordo che dovranno essere recepite anche con riferimento alla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat) della

proposta di Accordo stesso, tenuto conto delle considerazioni espresse da ARPAE AACM nel “Contributo di ARPAE AACM al parere preliminare di valutazione ambientale dell’Accordo di Programma in oggetto”, allegato alla Relazione istruttoria quale sua parte integrante e sostanziale.

Ai sensi del comma 7 dell’art. 60, la Città metropolitana esprimerà la propria determinazione sulla Valsat in fase di conclusione dell’Accordo, unitamente al parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale del territorio, ai sensi dell’art. 5 L.R. 19/2008.

Si provvederà alla trasmissione al Comune di Valsamoggia per gli adempimenti conseguenti, a seguito dell’espressione dell’assenso preliminare da parte dell’organo consiliare metropolitano del presente Atto e dei suoi allegati.

Ai sensi dell’art. 1 comma 8 della L. n. 56/2014 il Sindaco metropolitano rappresenta l’Ente, convoca e presiede il Consiglio metropolitano e la Conferenza metropolitana, sovrintende al funzionamento dei servizi e degli uffici e all’esecuzione degli atti, esercita le altre funzioni attribuite dallo Statuto.

Il vigente Statuto<sup>3</sup> della Città metropolitana prevede all’art. 33 comma 2, lett. g) la competenza del Sindaco metropolitano ad adottare il presente atto, su proposta del Consigliere delegato Maurizio Fabbri.

Il presente provvedimento, avente contenuto tecnico-urbanistico, non comporta riflessi diretti e indiretti sulla situazione economico-finanziaria e sul patrimonio dell’Ente così come indicato al punto 3) del dispositivo. Agli eventuali futuri riflessi contabili diretti derivanti dalla positiva conclusione del presente Accordo, si provvederà con successivi atti.

Si dà atto altresì che sono stati richiesti e acquisiti, come previsto dall’art. 49 del D. Lgs. n. 267/2000, il parere di regolarità tecnica secondo competenza (DELPANO ALESSANDRO - AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE) e il parere di regolarità contabile (BARBIERI ANNA - AREA RISORSE PROGRAMMAZIONE E ORGANIZZAZIONE).

Il presente provvedimento viene pubblicato all’Albo Pretorio della Città metropolitana per gg.15 consecutivi.

---

<sup>3</sup> Art. 33 - Il Sindaco metropolitano

1. Il Sindaco metropolitano è l’organo responsabile dell’amministrazione della Città metropolitana, ne è il rappresentante legale e rappresenta tutti i cittadini che fanno parte della comunità metropolitana.

2. Il Sindaco metropolitano:

...omissis...

g) compie tutti gli atti rientranti ai sensi dell’articolo 107, commi 1 e 2, del D.Lgs. 267/2000, nelle funzioni degli organi di governo, che non siano riservati dalla legge al Consiglio e alla Conferenza metropolitana;

...omissis...

**Allegati:**

- 1) Relazione istruttoria relativa all'*Accordo di programma in variante alla pianificazione urbanistica e territoriale per la realizzazione di nuovo parco logistico in località Crespellano in via Cassola, comune di Valsamoggia*, acquisita gli atti con PG n. 73381/2022;
- 2) Contributo di ARPAE AACM al parere preliminare di valutazione ambientale dell'Accordo di Programma in oggetto, ai sensi dell'art. 60 comma 3 della Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 (in atti con PG n. 51807/2021).

*Bologna, lì 13/12/2022*

per il Sindaco Metropolitano  
**IL VICESINDACO METROPOLITANO**  
*Marco Panieri<sup>4</sup>*

---

<sup>4</sup> Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli artt. 20 e 21 del Codice dell'amministrazione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'art.3 del D.Lgs. 12 dicembre 1993 n.39 e l'art. 3 bis, co.4bis del Codice dell'amministrazione digitale (D.Lgs. 82/2005).

---

**Area Pianificazione Territoriale**  
*Servizio Pianificazione del Territorio*

**RELAZIONE ISTRUTTORIA**

Comune di  
**VALSAMOGGIA**

**OGGETTO:**

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

**PROCEDIMENTO:**

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

Bologna, dicembre 2022

Allegato n° 1 alla deliberazione del Consiglio metropolitano di Bologna

## Sommario

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

# 1. QUADRO DI RIFERIMENTO E CONTENUTI DELLA PROPOSTA

## 1.1 Inquadramento normativo e contenuti della proposta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

St Totale di progetto: 191.018 mq di cui:

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

Superficie Utile (Su) totale di progetto: 91.500 mq

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

Su ammissibili nell'ambito produttivo esistente: 52.145 mq

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

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

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

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

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

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

Su massima di progetto: 91.500 mq

H max fabbricato: 16,50 m

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

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

Parcheggi privati: 174 parcheggi auto + baie di carico

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

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

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

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

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

La variante al PSC è costituita dai seguenti elaborati:

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

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

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

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

La variante al RUE di Valsamoggia è costituita da:

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

La Variante al RUE comporta la modifica cartografica della tavola “Ambiti urbani, Territorio Rurale e Dotazioni Territoriali” (RUE\_T1d\_CR), delle tavole “Ambiti urbani, Territorio Rurale e Dotazioni Territoriali - Centri urbani” (RUE\_T2b3\_CR e RUE\_T2b4\_CR). La Variante al RUE comporta inoltre la modifica normativa, della Norma IUC-P CR8, introducendo le destinazioni e i parametri ammessi, le modalità di attuazione dell'intervento e le prescrizioni urbanistiche.

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

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

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

### 1.3 La proposta di variante al PTM e PUMS

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

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

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

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

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

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

## 2. ANALISI DEL QUADRO PIANIFICATORIO VIGENTE

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

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

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

## 2.2 Il Piano Territoriale Metropolitano (PTM)

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

### TAV 1 - La "Carta della struttura"

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

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

### TAV 2- La "Carta degli Ecosistemi"

Nella Tavola 2 l'area è classificata come segue:

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

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

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

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

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

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

Nella Tavola 2 l'area è classificata come segue:

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

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

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

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

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

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

## 2.3 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

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

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

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

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

# 3. VALUTAZIONI URBANISTICHE E TERRITORIALI

## 3.1 Premessa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### A-Partecipazione

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

## B- Schema di Accordo di Programma

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Si chiede di prevedere altresì che**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### C- Bozza di Convenzione Urbanistica e NTA del PUA

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

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

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

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

#### D- Mobilità sostenibile

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.1 Requisiti di soddisfacimento di Green Logistic

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

##### Green Logistic – Analisi Trasportistica

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

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

##### Green Logistic – Analisi Ambientale

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

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

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

In particolare, coerentemente con quanto sopra, è necessario:

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

## 4.2 Idrogeologia

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

## 5- PARERI DEGLI ENTI AMBIENTALI PERVENUTI

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

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

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

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

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

## 6- PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

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

## 7- COMPATIBILITÀ CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ SISMICA LOCALE

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

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

## 8- CONCLUSIONI

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

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

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

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

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

Si evidenzia, infine, la necessità:

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

## 9- ALLEGATI

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

Il funzionario  
Arch. Luca Montanari

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



**Pratica ARPAE – AAC Metropolitana n. 26700/2020**

**PROCEDURA VAS/ValSAT art. 18 LR 24/2017**

***Istruttoria di VAS/ValSAT sull'Accordo di Programma in variante agli strumenti urbanistici (PTM – PTCP –PSC – RUE e POC) ex art. 60 L.R. 24/2017, per realizzazione di nuovo Parco Logistico in localita' Crespellano in via Cassola. Richiedenti: BEGHELLI SPA e SIFIM SRL. Parere preventivo di valutazione ambientale.***

**Autorità competente: Città metropolitana di Bologna**

**Autorità procedente: Comune di Valsamoggia (BO)**

### **RELAZIONE ISTRUTTORIA**

Premesso che:

- con comunicazione del 4/05/2020, in atti al PG/2020/65546, il Comune di Valsamoggia ha convocato 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 10/06/2020 e ha inviato la relativa documentazione (PG/2020/65553; 65557; 65560; 65563; 65566; 65571);
- con comunicazione del 1/09/2020, in atti al PG/2020/125968, il Comune di Valsamoggia ha trasmesso il verbale della prima riunione della Conferenza dei servizi preliminare, conclusa con esito sospensivo per richiesta di integrazioni all'istanza;
- con comunicazione del 7/09/2020, acquisita agli atti con PG/2020/128058, il Comune di Valsamoggia ha integrato il verbale della prima riunione della Conferenza dei servizi preliminare con il parere di AUSL;
- con comunicazione del 25/09/2020, acquisita agli atti con PG/2020/138330, il Comune di Valsamoggia ha inviato un parere della Regione Emilia Romagna, del 15/09/2020, quale chiarimento della posizione espressa dall'Ente in sede di conferenza di servizi. In tale parere la Regione ha:
  - chiesto di conoscere a quale titolo fosse stata convocata alla CdS, alla luce della dichiarata variante limitata ai soli strumenti urbanistici (PSC e RUE), rimarcando che se la variante risulta effettivamente contenuta entro il livello di competenza della pianificazione comunale vigente il procedimento, ai sensi della normativa vigente LR 24/2017, è di esclusiva competenza della Città Metropolitana di Bologna;
  - chiesto di avere chiarimenti, sia dalla Città metropolitana di Bologna che dal Comune di Valsamoggia, alla luce dei rispettivi strumenti di pianificazione vigenti, circa la reale natura della variante che la proposta di Accordo di Programma sembra comportare, inquadrando l'intervento rispetto a quanto disposto dal PTCP vigente, poiché il Servizio regionale ritiene che il PUMS abbia carattere di strumento puramente strategico e di indirizzo generale. Pertanto la proposta di AdP deve necessariamente essere inquadrata entro il quadro delle disposizioni disposte dal PTCP vigente, il quale è il solo strumento che riveste, attualmente, il carattere proprio di strumento di pianificazione territoriale di riferimento per la pianificazione urbanistica;
  - evidenziato che la proposta avanzata di realizzazione del polo logistico riveste un

**Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna**

**Sede legale** Via Po 5, 40139 Bologna tel 051 6223811 - PEC dirgen@cert.arpa.emr.it - www.arpae.it - P.IVA 04290860370

**Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana**

Via San Felice, n° 25, 40122 tel 051 5281574 - PEC aoobo@cert.arpa.emr.it

interesse esclusivamente di livello metropolitano - locale e non regionale e, per questo motivo, l'intervento non può comportare la partecipazione della Regione alla modifica dell'Accordo Territoriale il quale, proprio per il livello d'interesse metropolitano - locale, deve contenersi entro i soli soggetti interessati all'operazione (Comuni e Città metropolitana). Il Servizio regionale, ai sensi della normativa regionale vigente, può ritenersi coinvolto esclusivamente se la proposta d'intervento comporta effettivamente una variante alla pianificazione territoriale disposta dal PTCP vigente;

- evidenziato, in ragione della non riconosciuta strategicità dell'intervento, che lo stesso non può ritenersi quindi riconducibile ai casi di cui al comma 5 dell'art. 6 della LR 24/2017 "Quota complessiva del consumo di suolo ammissibile" e quindi l'intervento determina un consumo di suolo della quota del 3% indicata dalla LR 24/2017 per il consumo di suolo al 2050 e pertanto dovrà essere tenuta in debita considerazione nella definizione della effettiva quota consumabile nell'elaborazione del futuro PUG.
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2020/175567, il Comune di Valsamoggia ha convocato la seconda seduta della Conferenza dei Servizi preliminare per il giorno 22/12/2020 e ha trasmesso le integrazioni pervenute (PG/2020/175574; 175779; 175782; 175786);
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2020/181120, il Comune di Valsamoggia ha spostato la seconda seduta della Conferenza dei Servizi preliminare al giorno 19/01/2021 e ha trasmesso di nuovo le integrazioni (PG/2020/181124; 181187; 181197; 181227; 181229; 181235; 181241);
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2021/5917, il Comune di Valsamoggia ha inoltrato una integrazione volontaria alla seduta della Conferenza di servizi prevista per il 19/01/2021, presentata dal tecnico progettista per E-distribuzione e Consorzio della Bonifica Renana;
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2021/6251, il Comune di Valsamoggia ha inoltrato una seconda integrazione volontaria presentata dal tecnico progettista per ARPAE;
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2021/14792, il Comune di Valsamoggia ha inviato il verbale della seconda seduta della Conferenza dei servizi preliminare, conclusa con esito sospensivo per richiesta di integrazioni all'istanza;
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2021/55134, il Comune di Valsamoggia ha convocato la terza seduta della Conferenza dei Servizi preliminare per il giorno 6/05/2021 e ha trasmesso le integrazioni pervenute (PG/2021/55140; 55154; 55159; 55161; 55166; 55170; 55176; 55182; 55185; 55189; 55192);
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2021/70253, il Comune di Valsamoggia ha inoltrato una integrazione volontaria alla seduta della terza Conferenza di servizi prevista per il 6/05/2021, presentata dal tecnico progettista per TPER e SRM;
- con comunicazione acquisita agli atti con PG/2021/118076, il Comune di Valsamoggia ha chiesto un parere ad ARPAE e Città Metropolitana di Bologna Settore Pianificazione Territoriale in merito alle prescrizioni dell'esito favorevole condizionato di cui alla terza conferenza di servizi sincrona. Ha specificato di non aver allegato il testo definitivo dell'accordo in quanto in corso di definizione unitamente a Città Metropolitana di Bologna. Ha inviato gli elaborati aggiornati (PG/2021/118073; 118080; 118087; 118036; 118102; 118105; 118111; 118113; 118116; 118120; 118137; 118141; 118142; 118145);
- 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;
- con comunicazione del 12/08/2021 in atti al PG/2021/126418 la Città metropolitana ha richiesto ad ARPAE - AACM la predisposizione del parere preventivo di valutazione ambientale entro la data del 3/09/2021;

**tutto ciò premesso, si esprime di seguito il parere preventivo in merito agli effetti ambientali dell'Accordo di Programma ex art. 60 L.R. 24/2017, per la realizzazione di un Polo Logistico a Crespellano in via Cassola, avviato dal Comune di Valsamoggia.**

### **SINTESI DEI DOCUMENTI PUBBLICATI**

La valutazione della sostenibilità della proposta è stata effettuata sulla base dei documenti di seguito elencati, messi a disposizione dalla Città metropolitana nel proprio cloud:

[https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PTCP/ACCORDI\\_TERRITORIALI/Ass\\_Val\\_Samoggia/06\\_AdP\\_Beghelli/03\\_Assenso\\_Preliminare](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PTCP/ACCORDI_TERRITORIALI/Ass_Val_Samoggia/06_AdP_Beghelli/03_Assenso_Preliminare)

- PG 45975\_2021\_28749-2021-00\_Rel\_Var\_PTCP-PUMS-PTM
- PG 45975\_2021\_28749-2021-00\_Relazione-PSC
- PG 45975\_2021\_28749-2021-00\_Relazione-Var\_RUE
- PG 45975\_2021\_28749-2021-00\_Relazione.\_var\_class\_acustica
- PG 45975\_2021\_28749-2021-00\_Relazione-POC
- 1 verbale CdS 10\_06\_2020
- PG 5954\_01\_02\_2021\_VERBALE-CS-3-19-01-2021-AP-BEGHELLI-SIFIM
- PG 34925\_09\_06\_2021\_VERBALE-AP-CS-3-06-05-2021-BEGHELLI-UNITO
- PG 45981\_28\_07\_2021\_28749-2021-RELAZ\_RAPP-AMBcompreso
- PG 45976\_2021\_28749-2021-A-RID\_Relazione idraulica
- PG 45980\_28\_07\_2021\_28749-2021-PIANO DI MONITORAGGIO

### OGGETTO dell'Accordo di Programma

Le proprietà della Società Beghelli SpA in comune di Valsamoggia, in aree adiacenti all'autostrada A1, sono costituite da un'area industriale su un lotto di 104.291 mq, con edificazione pari a circa 23.500 mq e capacità edificatoria ammessa di 52.145 mq, da tempo dismessa, oltre che da un adiacente terreno di 86.727 mq ad uso agricolo e da un altro terreno di proprietà della società Sifim Srl, a fronte autostrada, con capacità edificatoria di circa 10.000 mq ad uso produttivo.

Vista l'impossibilità di attuare una riqualificazione dell'area dismessa come area industriale, viene proposta la realizzazione di una piattaforma logistica di grandi dimensioni, attraverso la trasformazione dell'area insediata e dell'adiacente area agricola.

In base alla documentazione presentata non risulta definito il soggetto che si dovrebbe insediare nel nuovo polo logistico di progetto.

### OGGETTO DELLE VARIANTI

La proposta in oggetto comporta variante ai seguenti strumenti urbanistici: PUMS, PTM, PSC, RUE, Piano di classificazione acustica e POC. Comporta inoltre modifica all'Accordo territoriale per gli ambiti produttivi dell'associazione intercomunale area bazzanese e del comune di Casalecchio di Reno.

La relazione sulle varianti (PG 45975\_2021\_28749-2021-00\_Rel\_Var\_PTCP-PUMS-PTM) indica le seguenti motivazioni di interesse pubblico:

- definire un nuovo assetto funzionale ad un'area divenuta di grande interesse urbanistico a seguito del completamento degli importanti interventi infrastrutturali sul sistema autostradale e della grande viabilità

La Relazione evidenzia inoltre i seguenti aspetti:

- investimenti per la realizzazione delle opere infrastrutturali ed edilizie; incremento dell'occupazione (che è stata stimata in via preliminare in un numero compreso tra 300 e 400 addetti)
- pur non essendo possibile quantificare in quale misura il sistema economico dell'area metropolitana bolognese si potrà giovare dell'attuazione dell'intervento in oggetto, i servizi forniti dal nuovo centro logistico produrranno un concorso significativo al processo di riorganizzazione della logistica
- limitati impatti ambientali
- rigenerazione urbanistica di un'area industriale dismessa
- costruzione di un nuovo asse viario che conetterà direttamente il nuovo ambito logistico alla bretella che collega la Nuova Bazzanese al casello autostradale di Valsamoggia
- concorso alla realizzazione di un tratto della rete ciclabile.

## 1) VARIANTE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE – PUMS

Il PUMS definisce la localizzazione delle funzioni di logistica industriale in quattro ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale con potenzialità di sviluppo, in diretta corrispondenza di caselli autostradali. Gli ambiti selezionati sono stati scelti sulla base di una precisa logica funzionale, di accessibilità e di sostenibilità, finalizzata a garantire il minimo impatto ambientale e trasportistico delle diverse funzioni di logistica. Gli ambiti individuati sono: Martignone nei comuni di Valsamoggia e Anzola dell'Emilia, S.Carlo nei comuni di Castel San Pietro e Castel Guelfo, Imola e Altedo nei comuni di Malalbergo, San Pietro in Casale e Bentivoglio.

L'ambito ex Beghelli non rientra tra questi quattro ambiti specializzati.

La modifica al PUMS consiste nell'introduzione della possibilità di insediamento della funzione logistica nell'area dismessa dell'ex stabilimento Beghelli (ambito produttivo APC.C del PSC) e in un'area agricola contermina, in comune di Valsamoggia.

Viene proposto di modificare la Relazione, alla pag. 314, inserendo il testo riportato in rosso:

*“Gli ambiti individuati sono riportati in Figura 4-4 e corrispondono alle aree produttive di: Martignone nei comuni di Valsamoggia e Anzola dell'Emilia, S.Carlo nei comuni di Castel San Pietro e Castel Guelfo, Imola e Altedo nei comuni di Malalbergo, San Pietro in Casale e Bentivoglio che sorgono in prossimità dei caselli della rete autostradale e del sistema ferroviario.*

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

## 2) VARIANTE AL PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO – PTM

Il PTM recepisce e conferma obiettivi e contenuti del PUMS.

La proposta di modifica al PTM prevede l'introduzione del nuovo comma 20bis, col testo evidenziato in rosso, all'art.42 Ambiti produttivi del PTM.

*“20. (P) Negli Ambiti produttivi sovracomunali della conurbazione sono ammessi interventi all'esterno del territorio urbanizzato esclusivamente per:*

*a) insediamento di nuove attività produttive, direzionali e terziarie a basso impatto. Le nuove attività terziarie dovranno essere dedicate alla produzione di servizi a carattere innovativo e ad alto valore*

aggiunto per le imprese. Le nuove attività produttive dovranno essere caratterizzate da processi e prodotti ad alto contenuto tecnologico o elevato livello di innovazione;

b) ampliamenti delle attività insediate in continuità con il territorio urbanizzato, anche ai sensi dell'art. 6 comma 5 lett. b) della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017. È inoltre ammesso l'insediamento di funzioni di media logistica in aree interne al territorio urbanizzato, attraverso cambi di destinazione d'uso di fabbricati esistenti nei lotti liberi o attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica

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

3) MODIFICA ALL'ACCORDO TERRITORIALE PER GLI AMBITI PRODUTTIVI DELL'ASSOCIAZIONE INTERCOMUNALE AREA BAZZANESE E DEL COMUNE DI CASALECCHIO DI RENO TRA LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E I COMUNI DI VALSAMOGGIA, MONTE SAN PIETRO, ZOLA PREDOSA E CASALECCHIO DI RENO

Viene proposta la modifica dell'art. 4 DESTINAZIONI D'USO AMMISSIBILI – Logistica, con l'inserimento del testo evidenziato in rosso.

"[...]

*Logistica*

*In coerenza con il titolo 12 del PTCP le strutture per la logistica di medie e grandi dimensioni (10.000 mq di SF), dovranno essere localizzate all'interno di piattaforme logistiche intermodali, al fine di incentivare lo spostamento delle merci su ferro.*

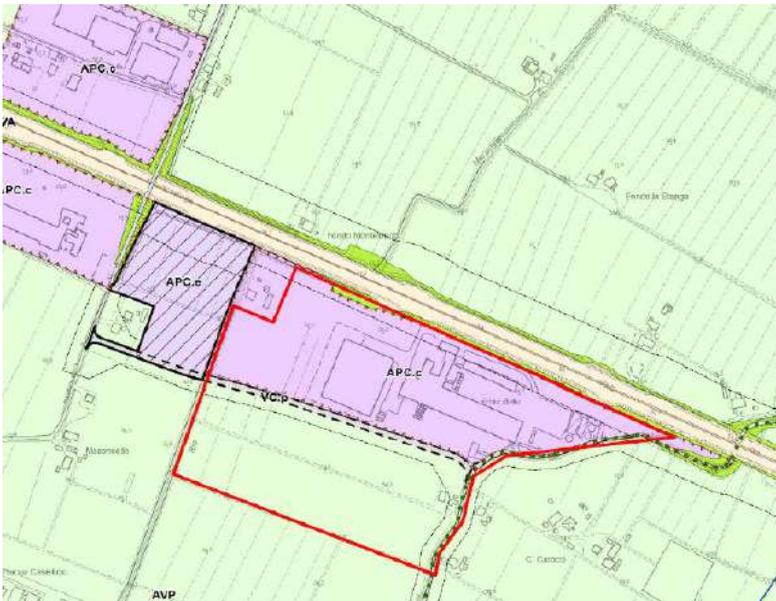
*E' ammessa la localizzazione di funzioni di piccola, media e grande logistica all'interno dei volumi produttivi esistenti dismessi da rigenerare della Ex Beghelli, già classificati come ambito produttivo consolidato di rilievo comunale APC.c nel PSC del Comune di Valsamoggia, anche in ampliamento degli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

*Mentre le attività di trasporto e logistica di medie dimensioni, che occupano una SF complessiva non superiore a 10.000 mq, potranno essere localizzate all'interno degli ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo direttamente connessi alla grande rete viaria (Martignone).*

*Infine le attività di trasporto e logistica di piccole dimensioni, inferiori a 5.000 mq di SF potranno insediarsi negli ambiti produttivi sovracomunali consolidati."*

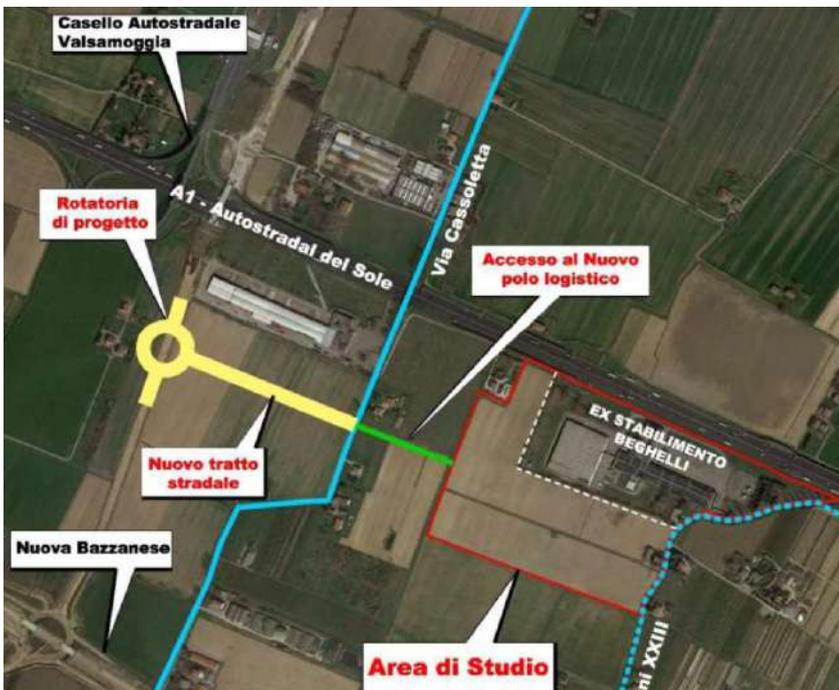
4) VARIANTE SPECIFICA AL PSC

Le aree oggetto della proposta – indicate con un perimetro rosso nell'immagine a seguire –, sono classificate dal Piano Strutturale Comunale come ambito produttivo comunale esistente consolidato – APC.c. e in parte come ambito ad alta vocazione produttiva agricola – AVP



La variante al PSC riguarda:

- Classificazione come APC.c dell'area attualmente classificata AVP
- previsione dell'attività logistica per la dimensione complessiva dell'insediamento, senza limiti dimensionali, nell'ambito APC.c confermato e ampliato
- inserimento di una nuova scheda normativa riferita all'ambito APC.c che specifica funzioni, usi, parametri, dotazioni territoriali, modalità di intervento, obblighi e condizioni per l'attuazione dell'intervento
- inserimento della nuova viabilità di accesso al nuovo ambito, come da figura



- individuazione dei collegamenti ciclabili tra l'area in oggetto e i centri urbani contermini

## 5) VARIANTE SPECIFICA AL RUE

Nel RUE è indicato che l'ambito APC.c è subordinato alla presentazione di un progetto unitario (denominato IUC.P CR8 - Via Papa Giovanni XXIII) esteso all'intero sub-ambito e alla stipula di una convenzione con il Comune in cui sono stabiliti seguenti parametri:

*Destinazioni e parametri ammessi: come per gli ambiti APS (ambiti produttivi di rilievo sovracomunale). Prescrizioni specifiche: è ammessa la realizzazione di un magazzino meccanizzato con altezza pari a 35 m.*

La Variante al RUE comporta la modifica cartografica della tavola "Ambiti urbani, Territorio Rurale e Dotazioni Territoriali" (RUE\_T1d\_CR) redatta in scala 1:5000 e delle tavole "Ambiti urbani, Territorio Rurale e Dotazioni Territoriali - Centri urbani" (RUE\_T2b3\_CR e RUE\_T2b4\_CR) redatte in scala 1:2000.

La Variante al RUE non comporta alcuna modifica normativa, in quanto, nel rispetto del PSC variato, l'attuazione dell'ambito è disciplinata dal POC con valore ed effetti di PUA.

#### 6) VARIANTE SPECIFICA AL PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

La proposta di variante al Piano di Classificazione Acustica consiste nell'assegnazione della classe acustica V di progetto alla porzione di ambito APC.c (parte sud) attualmente classificata come AVP e in classe acustica III.

#### 7) VARIANTE AL POC 2018/2023

La variante ha per oggetto l'inserimento nel POC dell'ambito APC.c con DE assegnati alla proprietà pari a 91.500 mq. di SU per la funzione logistica (SU magazzini: 89.300 mq; SU uffici: 2.200 mq) e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate dagli interventi di realizzazione della nuova viabilità di accesso al Polo logistico e del collegamento ciclabile Crespellano – Cassoletta.

#### VINCOLI E TUTELE

PTM

Aree agricole della Pianura Alluvionale Art. 16-18

Reticolo idrografico:

Rio delle Meraviglie Art. 20

Rio Carpineta Art. 20

Zone di tutela di elementi della centuriazione art 18\_47

Controllo degli apporti d'acqua

PGRA Scenari di pericolosità idraulica:

Scenario P2 derivato dal Reticolo Secondario di Pianura Art.30

Scenario P1 derivato dal Reticolo Naturale Principale e Secondario (Torrente Samoggia) art. 30

Area B-Depositi di margine appenninico-padano Art. 28

Fascia di connessione collina/pianura (direttrice Via Emilia) Art. 17\_18\_47

#### VALSAT

Il comparto ha un'estensione pari a 191.018 mq all'interno del quale sono previsti 89.300 mq di

Superficie Utile ripartita su due magazzini, oltre a 2.200 mq di Superficie Utile per i locali da destinare ad uso uffici e spogliatoi.

I due magazzini hanno le seguenti dimensioni:

- Fabbricato "A" lunghezza 307 m, larghezza 166 m – è prevista la possibilità suddividere il fabbricato in quattro comparti autonomamente funzionali aventi una superficie lorda di pavimento pari a 12.740 mq organizzati nel seguente modo: Deposito, Mezzanino, Uffici-Spogliatoi, locali tecnici, baie di carico-scarico (n. 14 per comparto);
- Fabbricato "B" lunghezza 307 m, larghezza 120 m – anche in questo caso è prevista la possibilità suddividere il fabbricato in due comparti autonomamente funzionali aventi una superficie lorda di pavimento pari a 18.420 mq organizzati nel seguente modo: Deposito, Mezzanino, Uffici-Spogliatoi, locali tecnici, baie di carico-scarico (n. 20 per comparto).

Le baie di carico-scarico delle merci sono previste nella zona centrale tra i due fabbricati e sul lato est del fabbricato "A".



La superficie destinata a verde pubblico, localizzata nella parte nord-est del comparto, è pari al 10% della Superficie Territoriale di 191.018 mq, quindi il Verde pubblico avrà una superficie non inferiore a 19.102 mq. Quota parte dell'area destinata a verde pubblico sarà riservata per la raccolta e laminazione delle acque meteoriche provenienti dal comparto.

La superficie destinata a parcheggi pubblici (P1 + P2) sarà pari al 5% della S.T. che equivale a 9.550 mq. I parcheggi pertinenziali privati contano 68 parcheggi auto e 39 parcheggi camion.

Il parcheggio per le auto è localizzato sul fronte nord lungo l'autostrada A1, tale parcheggio in parte sarà pubblico e in parte privato, inoltre sono previsti parcheggi privati anche nelle aree antistanti agli uffici.

È previsto un parcheggio pubblico per la sosta dei camion è localizzato sul lato ovest del comparto, inoltre oltre alle baie di carico che anch'esse consentono la sosta temporanea dei camion e previsto un parcheggio privato sul lato est del fabbricato "A".

Parcheggi auto, n. posti totali 252

Fronte nord - n. 180 (parte pubblico e parte privato)

Ingresso/guardiania - n. 6

Fabbricato "A" fronte uffici lato est – n. 26

Fabbricato "A" fronte uffici lato ovest – n. 26

Fabbricato "B" fronte uffici - n. 14

Parcheggi camion, n. posti totali 57 + 96 baie di carico

Lato ovest accesso al comparto – n. 39 (pubblico)

Lato ovest del comparto – n. 18

Baie di carico edificio "A" – n. 56

Baie di carico edificio "B" – n. 40

Entrambi i magazzini sono dotati di baie per il carico e lo scarico delle merci, 56 baie nel fabbricato A e 40 nel fabbricato B, inoltre i locali da destinare ad uffici e spogliatoi sono ricavati nei medesimi fabbricati.

#### CONSUMO DI SUOLO

Il progetto di rigenerazione dell'ambito industriale dismesso dell'ex Beghelli, genera, per la parte oggetto di trasformazione dall'attuale uso agricolo, consumo di territorio nelle seguenti quantità:

- ambito sud comparto Beghelli: 86.727 mq
- nuova viabilità di accesso al Comparto: 16.700 mq.

#### INDIVIDUAZIONE DEI COLLEGAMENTI CICLABILI TRA L'AREA IN OGGETTO E I CENTRI URBANI CONTERMINI

La Variante al PSC è occasione per la ridefinizione dei percorsi ciclabili tra il nuovo polo logistico e i centri urbani di Crespellano, Muffa e Pragatto.

In considerazione della situazione attuale in cui le stazioni/fermate del SFM si trovano in corrispondenza dei centri urbani di Muffa, Crespellano/Pragatto e via Lunga (quest'ultima localizzata a sud dell'ambito produttivo), e tenuto conto della presenza di alcune fermate degli autobus di linea (che garantiscono una frequenza di percorrenza ogni 30 minuti) localizzate lungo la vecchia Bazzanese, si può ipotizzare un nuovo collegamento ciclabile che dal centro di Crespellano, in corrispondenza della via Bargellina e percorrendo la via Cassoletta arriva fino al nuovo polo logistico ex Beghelli.

Nell'ottica di ridisegno strategico della mobilità ciclabile la vecchia Bazzanese e la via Cassoletta possono essere ripensate in funzione del ruolo urbano che assumono: la prima, sgravata di buona parte dei flussi veicolari (in particolare pesanti) oggi trasferiti sulla SP 569 (nuova Bazzanese), può essere ri-considerata in un'ottica urbana a servizio dei centri insediativi; la via Cassoletta invece può diventare un importante asse di collegamento ciclabile in grado di collegare il centro di Crespellano con le aree della ex Beghelli e con gli altri insediamenti produttivi limitrofi.

#### SINTESI DEGLI SCENARI INFRASTRUTTURALI DI PROGETTO

- **SOLUZIONE 1:** collegamento diretto al casello autostradale e al raccordo con la nuova Bazzanese adeguamento via Cassoletta nord (compreso sovrappasso autostradale). Costo stimato 900.000 € - 1.500.000 €.
- **SOLUZIONE 2:** collegamento diretto dal nuovo insediamento al raccordo Nuova Bazzanese-casello autostradale: nuova viabilità e rotatoria all'intersezione con il raccordo **(soluzione prescelta per il progetto definitivo presentato alla Conferenza, previa intesa del proponente con il Comune e la Città metropolitana)**. Costo stimato: 700.000 €
- **SOLUZIONE 3:** collegamento alla nuova bazzanese: tratto di nuova viabilità e adeguamento tratto sud Cassoletta e raccordo. Costo stimato: 1.000.000 €

#### ACCESSIBILITÀ' DA PARTE DEGLI ADDETTI

La situazione attuale dell'accessibilità all'area di studio per gli utenti del trasporto pubblico locale

non può essere definita pienamente adeguata.

E' stato stimato un numero di addetti compreso in un range tra 315 e 430 addetti, di cui si ipotizza che il 30% - tra 95 e 130 addetti - utilizzerà il mezzo pubblico, percentuale/obiettivo molto significativa). Si tratta di verificare la fattibilità di un servizio ad hoc (attraverso un prolungamento / deviazione di tragitti attuali di una delle linee di trasporto pubblico valutate idonee), e di prevedere, con il concorso dei soggetti interessati (gestore della piattaforma logistica, Tper) forme di agevolazione tariffaria attraverso abbonamenti fortemente scontati.

#### CARICO URBANISTICO

L'individuazione e la caratterizzazione delle attività che si insedieranno nell'area costituisce l'elemento determinante per una corretta valutazione di compatibilità ambientale, in quanto la costruzione dello scenario futuro consente la verifica degli effetti conseguenti l'attuazione degli interventi nell'ambito di un quadro complessivo che tenga conto anche dell'evoluzione del quadro infrastrutturale complessivo.

L'estrema difficoltà nella stima di un complesso di attività di cui non sono noti i caratteri specifici (tipo di operatori presenti, merceologie trattate, tecnologie impiegate, origini e destinazioni degli spostamenti, mezzi di trasporto utilizzati, ...) rende indispensabile impostare le valutazioni attraverso scenari di riferimento alternativi, a partire dai quali effettuare le valutazioni previsionali. Le stime conseguenti potranno essere collocate entro un range di variazioni dipendente dalla futura articolazione delle attività.

**A** – Forte articolazione degli operatori; si tratta di un'ipotesi di piattaforma logistica utilizzata da numerosi operatori di piccole-medie dimensioni. I parametri utilizzati per il calcolo del carico urbanistico sono un numero di addetti calcolati nel rapporto di uno ogni 250 mq. di Su, e una distribuzione dei mezzi di trasporto in cui i veicoli leggeri sono il 50% del totale e quelli molto pesanti solo il 10%. CU totale giornaliero medio 2684 di cui oltre 1100 mezzi commerciali;

**B** – Maggiore concentrazione degli operatori; si ipotizza la presenza di un numero limitato di operatori, di dimensioni maggiori. I parametri utilizzati per il calcolo del carico urbanistico sono un numero di addetti calcolati nel rapporto di uno ogni 350 mq. di Su, e una distribuzione dei mezzi di trasporto in cui i veicoli leggeri sono il 35% del totale e quelli molto pesanti rappresentano il 25%. CU giornaliero medio 1643 di cui oltre 1200 mezzi commerciali

#### VALUTAZIONI SUL TRAFFICO INDOTTO DALLA NUOVA PREVISIONE

Data l'incertezza sulla tipologia di attività, non è possibile prevedere in maniera sicura e univoca il traffico indotto dal progetto. Lo studio è articolato nella definizione dei due possibili scenari,

*Tabella 5.2 Flussi in ingresso/uscita al comparto nelle due ipotesi*

<b>Ipotesi A (Ora di punta mattina 8:00-9:00)</b>					
	Motocicli	Auto	Furgoni	Autocarri (<13m)	Autocarri (>13m)
In accesso al comparto	16,4	78,9	109,2	83,5	20,9
In uscita al comparto	0,0	12,0	67,8	54,2	13,6
<b>Ipotesi B (Ora di punta mattina 8:00-9:00)</b>					
	Motocicli	Auto	Furgoni	Autocarri (<13m)	Autocarri (>13m)
In accesso al comparto	11,8	57,6	47,9	65,7	36,5
In uscita al comparto	0,0	9,0	28,5	42,7	23,7

Le intersezioni sulla viabilità esistente per le quali non è possibile escludere una variazione della condizione di esercizio sono:

- Rotatoria Casello Valsamoggia
- Rotatoria Nuova Bazzanese

Sulla base delle osservazioni presentate da ASPI si è proceduto a ripetere le verifiche di mobilità sulla rotatoria di accesso al casello autostradale, dal momento che i dati di flusso al casello utilizzati nel primo studio del traffico erano inferiori del 20-30% rispetto al dato ASPI.

E' stato anche valutato uno scenario futuro con incremento del traffico in ingresso e uscita dall'autostrada del 10%. Ad entrambi gli scenari così individuati è stato sommato il traffico indotto dal comparto considerando la scenario A "Forte articolazione degli operatori" che le indagini effettuate hanno evidenziato come la condizione più critica. Le indagini integrative sono state svolte esclusivamente considerando la soluzione 2 di accesso al comparto.

L'indagine è stata svolta in corrispondenza dell'ora di punta del mattino in quanto il polo logistico non prevede una condizione di picco di traffico in corrispondenza dell'ora di punta della sera sulla rete stradale.

I risultati indicano che nella condizione di traffico attuale, sebbene l'incremento di traffico considerato determini un rallentamento complessivo dell'intersezione, la presenza o meno del polo logistico non è causa di uno scostamento del comportamento dell'intersezione.

L'incremento del traffico nell'ipotesi futura di un maggiore traffico pari al 10% determina un aumento medio dei ritardi di 1s senza modificare però i risultati in termini di Livello di Servizio.

#### ATMOSFERA

L'intervento in progetto non determinerà l'attivazione di emissioni fisse dirette in atmosfera di inquinanti in quanto non sono previsti impianti produttivi ed aspirazioni da aree di lavoro; la superficie da riscaldare è inoltre limitata e quindi i gas di combustione da impianti termici saranno modesti o trascurabili.

La collocazione dell'insediamento in area esterna a centri abitati e vicina al casello autostradale di Valsamoggia ed alla SSP 569 Nuova Bazzanese è, in termini generali, condizione favorevole ad assorbire i maggiori flussi di traffico che saranno generati senza determinare criticità alla circolazione che causerebbero notevole incremento alla emissione di inquinanti nell'aria.

Per quanto riassunto in precedenza si ritiene che la stima dell'aumento delle emissioni in atmosfera indotte dalla trasformazione proposta possa avvenire in funzione della modifica dei flussi di massa di inquinanti generati dal solo traffico.

Il calcolo riportato nella prima stesura del rapporto ambientale (aprile 2020) non aveva previsto, per lo stato di progetto, incrementi di traffico sulla A1, che è la principale arteria per il trasporto merci del paese, in quanto si era ritenuto che le merci che saranno dirette al nuovo polo logistico e utilizzeranno il casello di Valsamoggia, già ora percorrono l'A1 ed utilizzino lo stesso casello di Valsamoggia o altri caselli dell'area bolognese per raggiungere altri depositi di logistica o direttamente la destinazione. In tale ipotesi non si era ritenuto di prevedere l'incremento dei flussi di traffico sull'A1: infatti tali flussi di traffico potranno certamente modificarsi ma in modo indipendente dalla realizzazione o meno del nuovo polo logistico. La stessa scelta era stata compiuta per il nuovo tracciato della SP569; quest'ultima, effettuata per analogia con l'A1, è parsa in seguito meno giustificata.

A seguito di richiesta di integrazioni, la valutazione è stata ripetuta, sommando anche le emissioni a freddo.

Il calcolo è stato effettuato per i tre indicatori di contaminazione atmosferici PM10, NOx e CO2, per i due scenari individuati. Essendo l'area di indagine esterna ad aree urbane, nel calcolo sono stati utilizzati quelli riguardanti le strade extraurbane per tutta la viabilità ordinaria, mentre per il tratto di A1 compreso nell'area di indagine sono stati utilizzati i fattori di emissione per le autostrade.

L'incremento in termini di flusso di massa risulta pari a: 1,53 kg/g di PM10, 21,84 kg/g di NOx e 3.963 kg/g di CO2; l'incremento percentuale risulta pari a: 11,7% per PM10, 8,4% per NOx e 7% per CO2.

			<b>PM10</b>	<b>NOx</b>	<b>CO2</b>
<b>1</b>	<b>Σ SdP compresa A1</b>	kg/g	<b>14,02</b>	<b>279,86</b>	<b>59.528,3</b>
<b>2</b>	<b>SdP Emis. a freddo</b>	kg/g	<b>0,51</b>	<b>1,68</b>	<b>477,7</b>
<b>1+2</b>	<b>Totale SdP (1+2)</b>	kg/g	<b>14,53</b>	<b>281,54</b>	<b>60.006</b>
<b>3</b>	<b>Σ SdF compresa A1</b>	kg/g	<b>13,00</b>	<b>259,70</b>	<b>56.043</b>
	<b>Incremento</b>	kg/g	<b>1,53</b>	<b>21,84</b>	<b>3.963</b>
		%	<b>11,7</b>	<b>8,4</b>	<b>7,0</b>

## RUMORE

E' stata redatta una revisione in risposta alle osservazioni ed alle richieste di integrazione del parere ARPAE N13340/2020 successivo alla Conferenza dei Servizi preliminare che si è svolta in data 10/06/2020 in modalità telematica. Oggetto principale delle integrazioni è l'estensione anche al periodo notturno dell'orario di apertura del polo logistico in progetto.

A partire dal modello dello stato di fatto è stata realizzata una nuova simulazione al fine di calcolare il clima acustico dell'area a seguito del completamento delle opere in progetto.

La simulazione ha tenuto conto:

- degli interventi sui fabbricati previsti nell'ambito
- delle modifiche alla viabilità ed al traffico indotto
- delle emissioni dovute ai parcheggi
- delle emissioni dovute all'attività di carico e scarico
- delle emissioni dovute agli impianti a servizio dei fabbricati

E' stata valutata l'ipotesi A con flussi di traffico superiori che risulta la più gravosa

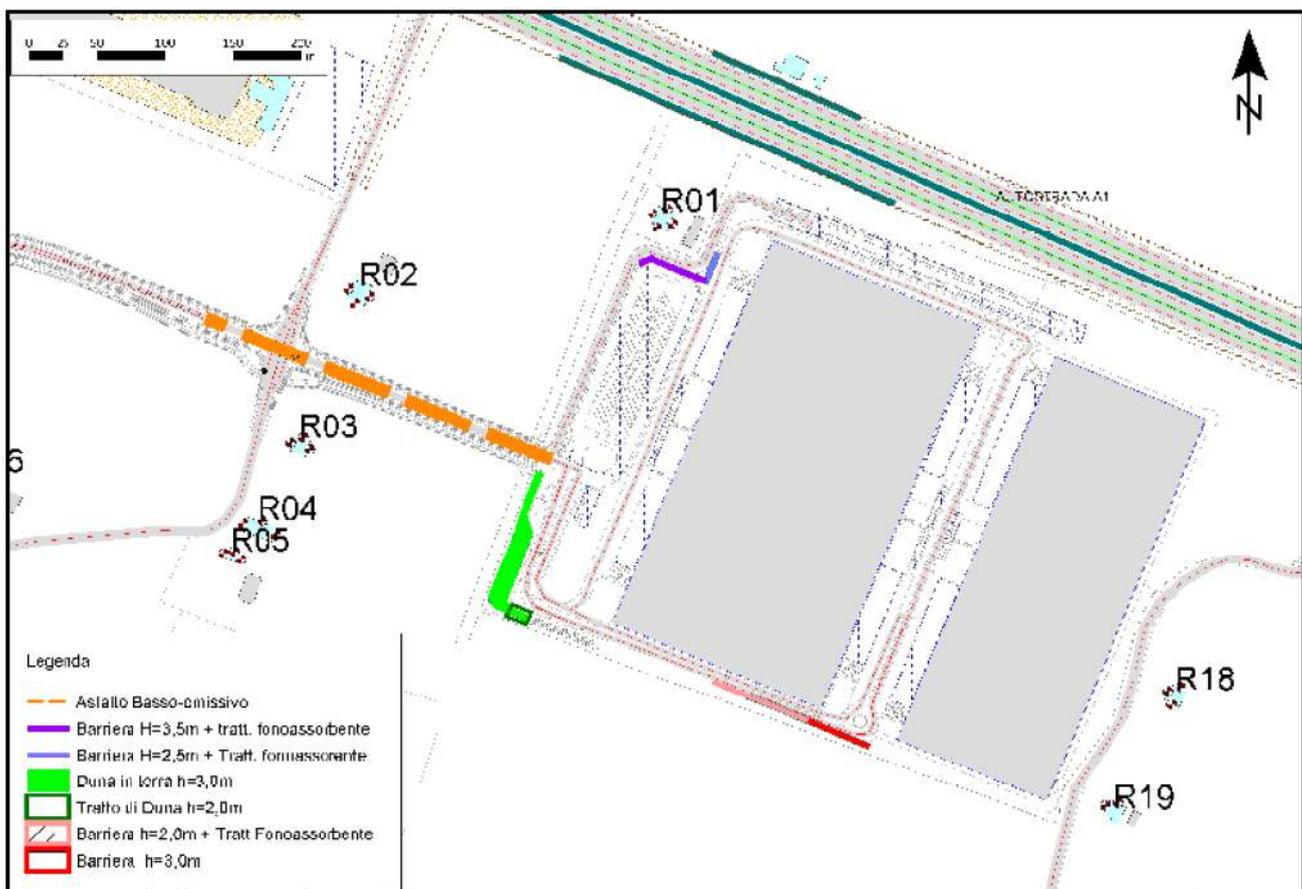
Questi dati hanno consentito di individuare le criticità acustiche fornendo indicazioni utili al fine di ottimizzare il comfort acustico dell'area.

La soluzione individuata è costituita da una serie di interventi che concorrono al raggiungimento dell'obiettivo, e che vengono di seguito descritti per punti:

- La nuova strada di accesso al comparto dall'ingresso fino ad oltre l'incrocio con via Cassoletta per un totale di circa 275 m sarà realizzata con asfalto bassoemissivo tipo "Asphalt Rubber Gap Grade". La tipologia di pavimentazione proposta è realizzata con bitume modificato con polverino di gomma dotata di superficie trattata in modo da garantire un relativo grado di porosità, per assicurare un parziale l'effetto di fonoassorbimento. Nella produzione del legante il polverino di gomma di granulometria di dimensione massima pari a 2 mm, è miscelato ad alte temperature ( $\approx 190^{\circ}\text{C}$ ) al bitume naturale; durante questo processo le particelle di gomma assorbono e fissano la frazione maltenica del bitume (costituente altrimenti destinato a perdersi nel tempo per fenomeni di ossidazione e per l'azione dei raggi UV) e rigonfiano formando un gel bitumegomma. L'elevato contenuto di legante e la presenza di gomma conferiscono un ridotto modulo elastico ed una maggior duttilità dello strato di usura, e le ridotte dimensioni dell'aggregato comportano una minor deformazione del pneumatico durante il rotolamento. Il tutto contribuisce ad una riduzione del rumore direttamente all'origine anche a basse velocità. Campagne di misura effettuate su pavimentazioni realizzate in differenti Paesi del mondo hanno evidenziato che la sostituzione della classica pavimentazione, con una realizzata con Asphalt Rubber Gap Grade,

garantisce una riduzione di 3 dB(A) già a velocità di 40 km/h, valore che si mantiene pressoché costante all'aumentare della stessa.

- Duna in terra, sul confine Sud-Ovest del comparto è prevista la realizzazione di una duna in terra di altezza compresa tra 3 e 2 m e per una lunghezza complessiva di 125 m. In dettaglio sono previsti 100 m di sviluppo con altezza 3,0 m sul confine ovest e 25 m con altezza 2,0 m sul confine sud.
- Barriera Nord-Ovest. In direzione del ricettore R01 sarà realizzata una barriera acustica di altezza variabile 3,5-2,5 m per una lunghezza totale di 75 m con trattamento fonoassorbente lato ricettore dalla quota di 0,5 m da terra. In dettaglio sono previsti 50 m altezza 3,5 m e 25 m di altezza 2,5 m. Il manufatto considerato dovrà garantire un potere fonoisolante  $R_w > 20$  dB ed un coefficiente di fonoassorbimento  $\alpha_w > 0,6$ .
- Barriera Sud. In direzione dei ricettori R21, R22 sarà realizzata una barriera acustica di altezza variabile 3,0-2,0 m per una lunghezza totale di 100 m. In dettaglio sono previsti 50 m altezza 3,0 m zona baie e successivi 50 m di altezza 2,0m con trattamento fonoassorbente lato magazzino realizzato dalla quota di 0,5 m da terra. Il manufatto considerato dovrà garantire un potere fonoisolante  $R_w > 20$  dB e dove previsto un coefficiente di fonoassorbimento  $\alpha_w > 0,6$ .
- Le zone delle baie e le strade di accesso alle stesse saranno realizzate ribassate di 1,2 m rispetto al piano 0 dell'intervento.



L'analisi dei risultati nello stato di progetto evidenzia incrementi medi dei livelli totali di 1,3 dB(A) sia in periodo diurno che in periodo notturno, dovuti essenzialmente al traffico indotto. L'incremento non determina in nessun caso l'emergere di non conformità rispetto i limiti di legge evidenziando pertanto la compatibilità del progetto.

Relativamente al differenziale di immissione la verifica è stata condotta in condizioni ampiamente cautelative ed ha evidenziato la conformità rispetto a tutti i ricettori considerati.

## GEOLOGIA, IDROGEOLOGIA

L'area di studio si colloca nel contesto più generale di pianura alluvionale e più in particolare in ambito deposizionale di "depositi di argine, canale e rotta fluviale" attribuibili ai corsi d'acqua Samoggia e Martignone. Morfologicamente, è situata a quote di circa 54,0÷52,0 metri s.l.m. con blando declivio verso Nord.

Nell'area di studio si riscontra un deflusso sotterraneo verso N-NE, con quote piezometriche medie comprese tra 50,0 m e 52,5 metri e con soggiacenze medie della prima falda pari a circa 1,5÷2,0 metri, confermate dalle misure effettuate nei fori delle 2 penetrometrie disponibili.

Dal punto di vista idraulico, gli edifici esistenti nell'area di studio risultano distanti da corsi d'acqua naturali significativi: circa 3 km dal Samoggia e circa 900 metri dal Martignone. La regimazione locale secondaria è invece fornita dai canali di bonifica e fossi dei campi agricoli. In generale: non sussistono particolari criticità idrauliche.

Ciò è confermato anche dalla cartografia prodotta per il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (Direttiva Europea 2007/60/CE), che inserisce l'area studiata nello scenario "P1" (scarsa probabilità di alluvioni) per quanto riguarda il reticolo naturale secondario) e nello scenario "P2" (alluvioni poco frequenti: TR 100-200 anni) per quanto riguarda il reticolo secondario artificiale.

Si è valutato quali potessero essere le fonti di rischio per la zona in esame, riscontrando nessun corpo idrico appartenente al reticolo primario e due corpi idrici appartenenti al reticolo secondario/minuto, quali:

- Rio delle Meraviglie (ad Ovest)
- Rio Carpaneta (ad Est).

Il Rio Cassoletta, che scorre ulteriormente ad Est, è giudicato non influente nelle possibili dinamiche di allagamento dell'area, soprattutto in ragione della distanza.

Si è quindi proceduto considerando i primi due rii quale unica fonte di possibile rischio idraulico per l'area in oggetto. Particolare rilevanza è stata data al Rio delle Meraviglie, sia per l'estensione del bacino, sia per la posizione e la natura del tracciato in prossimità dell'intervento, nonché per la presenza di manufatti di attraversamento che condizionano potenzialmente il transito delle portate.

In generale, l'intervento previsto non adduce ulteriori limitazioni al deflusso delle acque, né ulteriori conferimenti, in quanto gli eventuali apporti meteorici del nuovo comparto verso il Rio Carpaneta avverranno nel pieno rispetto dell'invarianza idraulica (art.20 Norme di Piano).

Inoltre, la futura area edificata (ossia quella a massimo valore esposto) non comporterà una alterazione sostanziale della morfologia del terreno, mantenendo il medesimo franco idraulico nei confronti dei corpi idrici circostanti, il cui assetto è qui stato valutato in ragione dell'evento critico con tempo di ritorno 100 anni, così come designato dall'autorità idraulica.

Si può dunque concludere che, relativamente all'area in oggetto, l'intervento previsto non comporti un aggravio del rischio idraulico, né diretto, né indiretto e risulti compatibile con quanto previsto dalle vigenti norme pianificatorie.

## **PARCO LOGISTICO VALSAMOGGIA - Accordo di Programma in variante**

Risposta alle richieste di approfondimento prodotte dalla Città Metropolitana di Bologna:  
*Punto 6 - Valutazioni su relazione ambientale (VALSAT) - Idrogeologia*

Con riferimento ai temi dell'invarianza idraulica, ossia al controllo delle portate di piena generate dal futuro comparto in progetto, l'intervento previsto assolve a quanto stabilito dall'art. 20 delle norme di Piano "Controllo degli apporti d'acqua in pianura e nel territorio collinare", prevedendo un adeguato volume da destinarsi alla laminazione delle portate meteoriche, in ragione di almeno 500 m<sup>3</sup> per ettaro di superficie territoriale, ad esclusione delle aree verdi permeabili. Ugualmente soddisfatti sono i valori di portata massima in uscita dalle vasche stesse tramite condotta a gravità, i quali risultano non superiori alla portata udometrica di 10 l/s/ha. La conformità delle soluzioni previste a quanto richiesto dalle norme vigenti trova conferma nel parere positivo espresso dal Consorzio della Bonifica Renana.

Per dette vasche l'attuale livello preliminare di progettazione stima una profondità di circa 1.50 m rispetto a quella che sarà la quota finale del terreno, nel punto in cui verranno realizzate. Si consideri inoltre che le zone delle baie di carico e le strade di accesso alle stesse saranno realizzate ribassate di 1.20 m rispetto alla locale quota di progetto. Pertanto, assumendo che la rete di raccolta delle acque meteoriche sia indicativamente 1 metro più bassa della depressione, si deduce che le baie stesse necessiteranno di impianti di sollevamento per convogliare alle vasche di laminazione le acque meteoriche in esse cadute o confluite, mantenendo il pieno e compiuto rispetto dell'invarianza idraulica.

Stanti le profondità sopra riportate, considerando che l'attuale stadio di progettazione non definisce in maniera analitica le future quote assolute del terreno di progetto nelle diverse parti dell'intervento; viste inoltre le assunzioni incluse nella relazione geologica, si ritiene che gli elementi ad oggi disponibili siano del tutto compatibili con l'assenza di interferenze significative fra le depressioni previste e l'assetto idrogeologico dell'area.

### **PAESAGGIO**

L'area in esame appartiene alla fascia di territorio in parte già urbanizzato e in parte agricolo. In questa fascia, l'assetto agricolo ha conservato fino ai nostri giorni l'impianto assunto all'inizio del '700. Le trasformazioni indotte sono perlopiù derivate dalla modifica dei processi produttivi del

settore agricolo.

A ciò si aggiunge il carattere periurbano dell'area, interessata negli ultimi decenni da insediamenti periferici rispetto alle aree storicamente insediate e, in quanto tali, connotati da modeste qualità percettive.

Il costruito ha mantenuto in parte il carattere e la funzione di residenza rurale legata all'attività agricola, e in parte ha subito sia la progressiva trasformazione degli edifici (case coloniche e fienili) che, una volta restaurati, hanno perso la connotazione originaria per assumere quella di residenze suburbane, sia l'urbanizzazione di vaste aree, periferiche rispetto agli abitati principali, destinate a zone produttive.

Il contesto insediato mantiene comunque un certo interesse paesaggistico, in particolare per la natura strutturale e l'assetto di area agricola molto vicina a Bologna e ad essa molto ben collegata, soprattutto per quanto riguarda la rete infrastrutturale.

L'area in esame presenta proprio nella semplicità semantica e nella fragilità dei segni che la caratterizzano i principali elementi di vulnerabilità. Si tratta infatti di un paesaggio che non possiede una forte connotazione, tale da imporsi percettivamente alle trasformazioni né in grado di "integrarle" in un insieme forte di segni e di relazioni.

A parte il centro urbano di Crespellano e il comparto produttivo, il territorio prevalentemente agricolo è costellato di piccoli insediamenti in parte artigianali e in parte di carattere rurale, disposti soprattutto lungo le principali arterie di comunicazione stradale.

Si propone pertanto che l'intervento adotti criteri che non modifichino radicalmente la struttura percettiva del paesaggio, ad esempio conservandone i caratteristici "orizzonti vasti", contenendo le altezze delle nuove costruzioni e conservando liberi i "cannocchiali visivi", che possono assumere allo stesso tempo la funzione di corridoi ecologici per la fauna presente. Nello specifico, la proposta non modifica la percezione del paesaggio in direzione nord-sud, in quanto amplia un insediamento esistente mantenendo lo stesso fronte già insediato lungo l'autostrada.

Altro aspetto importante da non stravolgere è rappresentato dalla trama del tessuto viario storico, tessuto peraltro costituito da segni non forti, a parte le principali strade che attraversano l'area: cavedagne, alcuni sporadici filari di alberi, la giacitura dei lotti orientati secondo gli assi della centuriazione romana. La semplicità e la "delicatezza" di tale insieme di segni richiede una progettazione rispettosa e attenta, tale da non sovrapporsi all'immagine attuale, ma piuttosto in grado di valorizzarla: riqualificazione dei corsi d'acqua, da trasformare in corridoi per la fauna e percorsi per passeggiate, eventuale trasformazione delle cavedagne – laddove possibile - in percorsi pedonali e ciclabili, da interdire a qualunque tipo di traffico motorizzato con la sola eccezione dei mezzi funzionali all'attività agricola.

Da questo punto di vista il nuovo insediamento riqualifica e amplia un'area dismessa, e non produce alterazioni all'esterno (fatto salvo l'ampliamento a sud); al contrario entro l'ambito di intervento (aree verdi per vasca di laminazione; percorsi, sistemazioni), un accurato progetto di paesaggio potrà concorrere agli obiettivi sopra citati, eliminando una situazione di potenziale degrado.

## VEGETAZIONE E FAUNA

I principali elementi biologici caratterizzanti sono:

- presenza di fauna della pianura prevalentemente nei coltivi alternati agli incolti;
- presenza di relitti di coltivazioni agricole tipiche;
- povertà di alberature, prevalenza di impianti frutticoli a sud (Crespellano);
- presenza di esemplari isolati, in filari o piccoli gruppi, di pioppo, farnie, aceri, frassini, ecc.

L'impermeabilizzazione di ampie superfici rappresenta un problema non solo per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche. Provoca infatti la morte del suolo sottostante: micro e meso-fauna, funghi e batteri decompositori, migroorganismi in genere. La creazione di una copertura vegetale permanente (arboreo arbustiva) sulle superfici non impermeabilizzate migliora le condizioni

microclimatiche dei primi centimetri di suolo e cede a questa sostanza organica di qualità (lettiera fogliare e radicale) favorendovi lo sviluppo delle relative forme complesse di vita. Attraverso sestri d'impianto fitti si possono ottenere macchie continue in breve tempo, a bilanciare il depauperamento dovuto all'impermeabilizzazione. La copertura arbustiva, oltre ai benefici sopra accennati, riduce le superfici a prato da sfalciare e conseguentemente gli oneri di manutenzione.

Da un punto di vista paesaggistico si sottolinea la già rilevata scarsa attitudine della campagna coltivata, in special modo a seminativo, a confinare con insediamenti produttivi, accostamento stridente che necessita della definizione di un limite verde, come previsto dal progetto presentato.

L'area in oggetto rappresenta l'habitat per la fauna tipica delle nostre campagne. Non ci sono elementi di particolare pregio, ma una costellazione di specie, cosiddette minori, che occupano nicchie ecologiche di contorno, ma che rivestono nel loro insieme eguale importanza nel mantenimento degli equilibri ecologici, e nella conservazione della biodiversità, come indice di salute del territorio. L'area dell'attuale comparto produttivo Beghelli – e l'ipotesi di rigenerazione e ampliamento in progetto - rappresenta un elemento di discontinuità nel territorio, in particolar modo per rettili, anfibi e mammiferi di piccola taglia. Tale discontinuità potrà essere compensata da sottopassi di diametro opportuno, da prevedere in fase esecutiva per il passaggio della piccola fauna. Tali passaggi dovrebbero operare in combinazione con barriere in grado di impedire l'accesso alla strada quanto meno agli insettivori (riccio).

#### INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO

Allo stato attuale l'area è interessata da un elettrodotto di MT che interferisce parzialmente con l'area già insediata del comparto produttivo Beghelli.

L'elettrodotto aereo sul lato Ovest prosegue su tratto interrato per poi ritornare aereo sul lato Est; tale interferenza sarà risolta attraverso l'interramento su nuovo tracciato dell'elettrodotto (parte aerea e interrata).

Si può quindi ritenere che in generale all'interno dell'area di studio non sussistano condizioni di rischio conseguente ad inquinamento elettromagnetico.

#### CICLO DELL'ACQUA

Per quanto riguarda lo smaltimento delle acque meteoriche, la situazione attuale presenta alcune criticità. Nell'ulteriore sviluppo dell'attuazione del polo produttivo, potrebbe essere quindi necessario che i nuovi insediamenti si facciano eventualmente carico anche delle situazioni pregresse, laddove gli interventi programmati sulla rete scolante si rivelassero non sufficienti, in modo da portare nel tempo ad una situazione di normalità.

#### Scelte progettuali

##### *Sistema di depurazione delle acque reflue domestiche*

La rete interna delle acque nere confluirà su un impianto di depurazione. L'area non è servita da pubblica fognatura per cui i reflui domestici saranno immessi su corpo superficiale previo trattamento di depurazione. Si prevede un impianto con doppia vasca di sedimentazione a BOD e COD con disidratazione dei liquami di sedimentazione per 170 Abitanti Equivalenti.

##### *Recupero acque meteoriche*

E' richiesta la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque piovane (per usi compatibili quali annaffiatura aree verdi, lavaggio piazzali e aree pavimentate, lavaggio mezzi, usi tecnologici) con serbatoi di accumulo interrati con volume di acqua captabile pari al 10% del volume teorico di accumulo calcolato in base all'art. 3.3.1 del RUE vigente.

Dati di progetto del PUA: 84 mc, suddivisi su 4 serbatoi di accumulo interrati.

##### *Invarianza idraulica*

Ai fini del rispetto dell'invarianza idraulica (art. 20 comma 1 del PSAI del Bacino del Reno), il progetto prevede la realizzazione di un vaso di laminazione.

## ENERGIA

### Scelte progettuali

I fabbricati saranno certificati LEED; questa certificazione obbliga l'utilizzo di coperture bianche a basso assorbimento di calore. Nel progetto sono previste coperture finite con telo in TPO di colore bianco.

Tutti i parcheggi auto saranno protetti con alberature.

Le aree verdi del parco verranno sistemate con alberature di specie autoctone a bassa richiesta idrica e arbusti per mitigare l'effetto isola di calore; i tamponamenti esterni saranno realizzati per la quasi totalità con pannellature di tipo sandwich di diversi colori nei toni chiari.

Si prevede di installare un impianto fotovoltaico sulla copertura di ciascuno dei blocchi ufficio:

- per il fabbricato A 7 kwp cad per un complessivo 28 kwp,
- per il fabbricato B 10 kwp cad per complessivi 20 kwp.

Le strategie più comuni a questa tipologia di insediamento per la riduzione delle emissioni climalteranti (con particolare riferimento alle emissioni di CO2) sono:

1. Efficiente uso dell'energia attraverso l'adozione di misure di contenimento del fabbisogno e di monitoraggio dei consumi;
2. Privilegiare sistemi di mobilità basati sul trasporto pubblico;
3. Adottare sistemi di movimentazione delle merci con mezzi a tensione elettrica;
4. Riduzione della produzione di rifiuti e imballaggi e riciclaggio attraverso una raccolta differenziata "multimateriali" presso le utenze commerciali e terziarie;
5. Incremento della vegetazione e delle aree destinate a verde.

Relativamente all'ultimo punto si evidenzia che nel progetto è previsto un complesso di interventi volti alla qualificazione e valorizzazione ambientale dell'area mediante la realizzazione di fasce alberate a ridosso dei corsi d'acqua (di larghezza media pari a 10 m) e lungo tutto il perimetro del comparto.

È inoltre prevista l'attuazione di un progetto di forestazione (da approvare in sede di PdC) attraverso la piantumazione di adeguate essenze arboree e arbustive per una dimensione complessiva superiore al 20% della ST complessiva (circa 40.000 mq), corrispondente alla piantumazione di circa 800 alberi, oltre a cespugli nelle parti delle aree verdi nella fascia di rispetto autostradale, dove non è consentita la piantumazione di alberature.

Per quanto riguarda le aree a parcheggio è prescritto che dovrà essere prevista la piantumazione di alberature ogni due posti auto intercalati da cespugli.

### PIANO DI MONITORAGGIO

E' stato presentato un piano di monitoraggio.

Il Piano di monitoraggio sarà svolto in fase ante operam e post-operam (o di esercizio), per una durata che dipende dalla componente indagata.

Indicatori previsti:

- Flussi di traffico rilevati nella bretella di collegamento SP569 / casello autostradale Valsamoggia (nelle due direzioni: da e verso la SP569)
- Flussi di traffico rilevati nel tratto di nuova viabilità di accesso al Parco logistico, ad est dell'intersezione con la via Cassoletta (nelle due direzioni: da e verso il Parco logistico)
- Rilievo dei livelli di pressione sonora presso 4 insediamenti residenziali
- Rilievo dei livelli di concentrazione di PM2,5, PM10, CO, NO, NO2, Benzene, Pb, Cd, As, Ni
- Arrivi polo logistico con bus dedicato: Numero di viaggiatori
- Produzione di rifiuti

## CONSIDERAZIONI E OSSERVAZIONI PRELIMINARI

Questo è un parere preliminare ai sensi dell'art. 60 comma 3 della LR 24/2017. Il parere sulla sostenibilità sarà reso al termine del periodo di pubblicazione dell'accordo di programma adottato, e alla luce delle eventuali osservazioni degli enti competenti in materia ambientale e delle osservazioni presentate durante il periodo di deposito, come previsto dall'art. 60 comma 7 della stessa LR.

Il testo dell'Accordo di Programma non è stato però reso disponibile.

La proposta è finalizzata alla realizzazione di una piattaforma logistica di 91.500 mq di superficie coperta da destinare integralmente all'attività logistica su un'area di circa 190.000 mq, di cui 86.000 sono classificati territorio rurale, di proprietà della società Beghelli S.P.A. e della società Sifim Srl.

La proposta non nasce da un operatore della logistica interessato a insediare e gestire la propria attività nell'area, ma dai proprietari dei terreni interessati a valorizzarli. Peraltro non è stato identificato alcun soggetto direttamente interessato a gestire l'attività. Con l'ultima versione del progetto si apre la possibilità di insediare fino a 6 diverse attività, a ulteriore conferma di quanto la proposta sia ancora indefinita.

In mancanza di un soggetto gestore dell'attività logistica, viene a mancare la figura che dovrebbe sottoscrivere l'Accordo per farsi carico di attuare gli impegni negoziali relativi alla gestione dell'insediamento.

La motivazione dell'intervento appare quindi guidata non da una concreta richiesta da parte di un soggetto interessato a svolgere attività di grande logistica, ma dalla mera osservazione della prossimità - sebbene con un collegamento stradale inadeguato - al nuovo casello autostradale di Valsamoggia.

Il Comune intende portare avanti la proposta col procedimento dell'Accordo di programma in variante ai piani ex artt. 59 e 60 della LR 24/17. A tal proposito il dettato normativo dell'art. 59 che descrive l'Istituto dell'Accordo di Programma definisce che *“ Fuori dai casi disciplinati dagli accordi operativi e dai piani attuativi di iniziativa pubblica di cui all'articolo 38, per la definizione e l'attuazione di opere, interventi e programmi di intervento **di rilevante interesse pubblico** che richiedano, per la loro completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di due o più Comuni o di altri enti pubblici con l'eventuale partecipazione di soggetti privati, il Sindaco, il Sindaco metropolitano, il Presidente del soggetto d'area vasta di cui all'articolo 42, comma 2, o il Presidente della Regione, in relazione alla competenza primaria o prevalente sull'opera, intervento o programmi d'intervento, promuove la conclusione di un accordo di programma.”*

Gli elementi di interesse pubblico indicati dal proponente sono indefiniti e non rilevanti.

La motivazione di interesse pubblico è individuata infatti nel *“definire un nuovo assetto funzionale ad un'area divenuta di grande interesse urbanistico a seguito del completamento degli importanti interventi infrastrutturali sul sistema autostradale e della grande viabilità”*.

Vengono poi elencati i seguenti benefici dell'intervento:

- *investimenti per la realizzazione delle opere infrastrutturali ed edilizie;*
- *incremento dell'occupazione;*
- *pur non essendo possibile quantificare in quale misura il sistema economico dell'area metropolitana bolognese si potrà giovare dell'attuazione dell'intervento in oggetto, i servizi forniti dal nuovo centro logistico produrranno un concorso significativo al processo di riorganizzazione della logistica;*
- *limitati impatti ambientali;*
- *rigenerazione urbanistica di un'area industriale dismessa;*

- *costruzione di un nuovo asse viario che conetterà direttamente il nuovo ambito logistico alla bretella che collega la Nuova Bazzanese al casello autostradale di Valsamoggia;*
- *concorso alla realizzazione di un tratto della rete ciclabile.*

Gli interventi infrastrutturali sono rivolti esclusivamente al progetto e non portano vantaggi per la collettività.

Non si ravvisano nella proposta gli elementi di rilevante interesse pubblico necessari per applicare lo strumento dell'Accordo di Programma ai sensi degli artt. 59 e 60 della LR 24/2017, pertanto la proposta appare improcedibile.

A livello di pianificazione di area vasta, il PUMS e il PTM approvato prevedono la collocazione della grande logistica all'Interporto e negli Hub Metropolitan di Imola, Castel San Pietro Terme, Altedo, Martignone. Non ci sono ulteriori previsioni di insediamenti di grande logistica.

Pertanto la proposta risulta in contrasto con la logica pianificatoria con cui il PUMS e il PTM hanno programmato lo sviluppo delle funzioni logistiche sul territorio metropolitano.

La proposta progettuale è stata ampiamente modificata e adattata nel corso dei mesi per tentare di dare risposta alle numerose osservazioni presentate dagli Enti. Nella III seduta della CdS del 6/05/2021 il Comune ha dichiarato conclusa la Conferenza con esito favorevole condizionato, anche se in realtà molti dei problemi emersi non sono stati risolti, demandando ad ulteriori integrazioni e sedute di Conferenza la definizione di criticità, osservazioni e questioni ancora aperte che richiederebbero modifiche progettuali e approfondimenti di notevole rilevanza.

Sulla base dell'andamento della Conferenza e dei numerosi problemi sollevati si ritiene che in sede di Conferenza preliminare non sia stata verificata la possibilità di un consenso unanime dei soggetti partecipanti all'accordo.

Per completezza si elencano quindi le numerose problematiche irrisolte che sono state rilevate dagli Enti coinvolti nella valutazione della proposta (Regione ER, Comune di Valsamoggia, Aspi, ARPAE, CM, Consorzio di bonifica, Soprintendenza, HERA,..). In particolare si è fatto riferimento alla istruttoria di ARPAE APAM.

La principale problematica di un insediamento di logistica risiede evidentemente nel flusso di mezzi pesanti sulla rete stradale. Nel caso specifico, la società Autostrade ha evidenziato molti problemi:

- le analisi di traffico sono state svolte con dati fortemente sottostimati, nell'ordine del 20-30% e senza considerare, come di regola si fa, un incremento futuro proiettato almeno ai prossimi 10 anni;
- non è stata considerata nelle valutazioni l'unica soluzione approvabile da ASPI, ovvero la soluzione 1 (demolizione e ricostruzione del cavalcavia sull'A1); La scelta della soluzione 2, che prevede la costruzione di un nuovo tratto stradale con notevole consumo di suolo, è motivata essenzialmente dal minor costo di realizzazione. Come evidenziato da ARPAE APAM, non è stato possibile valutare se la scelta fatta sia la migliore anche dal punto di vista degli impatti ambientali e se tale componente sia stata considerata al pari delle componenti economiche e tecniche;
- il cavalcavia esistente di via Cassoletta presenta limiti strutturali che non sono stati tenuti in considerazione;
- la continua modifica degli elaborati rende particolarmente complesso accertare il rispetto delle distanze, la verifica di eventuali deroghe, e la collocazione delle opere (vasche laminazione, fitodepurazione, verde, etc.).

Parimenti rilevante è il consumo di suolo, che nel caso di specie ammonta a oltre 10 ettari di suolo agricolo, che va conteggiato nelle quote che il PTM dedica agli interventi di interesse locale da oggi al 2050. Considerata la non conformità alla pianificazione e l'assenza di un reale e contingente

interesse, si ritiene non giustificabile tale concessione. Né è possibile ipotizzare le opzioni di desigillazione (tutte ancora da verificare) del redigendo PUG le quali, qualora esistessero, vanno utilizzate per apportare un beneficio all'ambiente e non per cercare di controbilanciare *numericamente* gli effetti di un nuovo consumo di suolo.

In merito al rumore, le valutazioni sono state svolte in condizioni di favore, ad esempio non considerando gruppi frigoriferi e altri impianti della cui assenza, non essendo noti i soggetti che si insedieranno, non si può avere certezza. Parimenti le stime del traffico sono generiche. Per contenere i superamenti è stato previsto:

- la stesa di un manto bituminoso basso emissivo che garantirà, rispetto al manto tradizionale, un abbassamento del rumore dovuto al traffico di 3 dB(A) per la nuova bretella di collegamento per un tratto di 275 m dal comparto fino all'incrocio con via Cassoletta; a tale riguardo si sottolinea che tale efficacia prevede intervalli di manutenzione e sostituzione molto più frequenti e costosi del normale asfalto e che non è stato dichiarato chi sia il soggetto che prende in carico anche economicamente la gestione del tratto stradale interessato.
- duna in terra sul confine sud ovest di un'altezza variabile tra i 2 metri e i 3 metri per uno sviluppo di 125 metri (100 sul confine ovest alta 3 metri e 25 metri alta 2 metri sul confine sud);
- barriera acustica nell'angolo nord ovest del comparto a protezione del recettore R1 dello sviluppo complessivo di 75 m (50 m alta 3,5 m e 25 metri alta 2,5 m) con trattamento fonoassorbente sul lato del recettore;
- barriera a sud del comparto in direzione dei recettori R21 e R22 della lunghezza totale di 100 m (50 m dell'altezza di 2 metri e 50 m dell'altezza di di 3 metri);
- le zone delle baie di carico e le strade di accesso alle stesse saranno realizzate ribassate di 1,2 m rispetto al piano 0 dell'intervento.

Tali imponenti interventi mitigativi denotano una sostanziale inadeguatezza della previsione progettuale, un importante deterioramento paesaggistico - già paventato dalla Soprintendenza: *"Tale progetto paesaggistico dovrà svilupparsi prevedendo l'utilizzo di essenze, di distribuzioni planimetriche, disegni finalizzati a restituire un'immagine tipica del paesaggio padano tradizionale"*, immagine che sarà difficile restituire dovendo inserire dune e barriere acustiche per diverse centinaia di metri alte fino a 3.5 m.

Del resto, gli stessi progettisti, alla voce paesaggio, evidenziano come sia necessario *"che l'intervento adotti criteri che non modifichino radicalmente la struttura percettiva del paesaggio, ad esempio conservandone i caratteristici "orizzonti vasti", contenendo le altezze delle nuove costruzioni e conservando liberi i "cannocchiali visivi", che possono assumere allo stesso tempo la funzione di corridoi ecologici per la fauna presente."*

Similmente per quanto riguarda la trama del tessuto viario storico la cui *"semplicità e "delicatezza" richiede una progettazione rispettosa e attenta (omissis): riqualificazione dei corsi d'acqua, da trasformare in corridoi per la fauna e percorsi per passeggiate, eventuale trasformazione delle cavedagne – laddove possibile - in percorsi pedonali e ciclabili, da interdire a qualunque tipo di traffico motorizzato con la sola eccezione dei mezzi funzionali all'attività agricola"*. Appare evidente che l'inserimento di un comparto logistico dotato di 96 baie di carico per mezzi pesanti, i quali dovranno necessariamente transitare sulle strade limitrofe, non sia in sintonia con questi elementi paesaggistici da preservare.

In relazione all'incremento di emissioni di gas climalteranti e a quanto ipotizzato come possibili compensazioni di CO<sub>2</sub>, si riporta quanto evidenziato da ARPAE APAM in merito alla piantumazione di 800 alberi ad alto assorbimento: nell'ipotesi che vengano scelte le essenze con la capacità mitigativa maggiore, come ad esempio l'Acero riccio (CO<sub>2</sub> media assorbita 190 kg/a), si può stimare

in via qualitativa che la capacità compensatoria annua soddisferà soltanto il 17% delle emissioni prodotte.

Si rileva altresì l'assenza di trasporto pubblico per gli addetti del comparto. E' certamente possibile dichiarare di finanziare una specifica navetta ma l'esperienza insegna che tali impegni sono spesso destinati al fallimento, poiché orari e percorsi degli addetti non collimano e dopo breve tempo le navette risultano viaggiare a vuoto e vengono - giustamente - soppresse. Anche questo è uno dei motivi per cui le aree produttive importanti devono essere pianificate a livello di area vasta e non possono essere improvvisate in un territorio privo di infrastrutture per la mobilità sostenibile.

Dal punto di vista geologico-geotecnico l'area è stata indagata con sole due prove in sito che hanno riscontrato terreni assolutamente non uniformi nelle verticali disponibili per cui per la stabilità delle costruzioni nei confronti di importanti cedimenti, potrebbero rendersi necessarie strutture di fondazione profonde con i relativi impatti sul suolo e sulle falde non valutati.

Per quanto riguarda il rischio di liquefazione si ribadisce la necessità di ulteriori prove e verifiche basate sulle caratteristiche prestazionali dei manufatti da realizzare, da espletare in coerenza con le vigenti NTC 2018. Si dovrà perciò analizzare con maggiore dettaglio l'effettiva entità del "rischio ammissibile" di liquefacibilità per la progettazione.

In merito alla classificazione idraulica dell'area, diversamente da quanto asserito, si ribadisce la criticità esistente dovuta al reticolo secondario, indicata nel PGRA con uno scenario P2 – M (Alluvioni poco frequenti: tempo di ritorno tra 100 e 200 anni- media probabilità, tavola RSP 220NO). La relazione idraulica (giugno 2021) esamina l'assetto idraulico del Rio delle Meraviglie e del Rio Carpineta e conclude asserendo il non aggravio del rischio idraulico esistente anche con l'attuazione del progetto proposto in quanto non altera la morfologia del terreno.

In merito a tali conclusioni si segnala che le ultime scelte progettuali, dovute ad esigenze acustiche, di abbassare la zona delle baie di carico e le strade di accesso di 1,20 m rispetto alla quota 0 di progetto, vanno a modificare la morfologia naturale ed a determinare un aggravio del rischio, con la creazione di una nuova zona depressa in cui si possono accumulare le acque di una potenziale alluvione. Tale proposta progettuale "in abbassamento" va in direzione opposta all'esigenza di messa in sicurezza di un'area così classificata, solitamente attuata con il rialzamento dell'intero piano di progetto oltre al livello del tirante atteso, spesso inserendo anche un opportuno franco di sicurezza qui non valutato.

Questa nuova soluzione va pertanto ad aumentare la vulnerabilità della zona e quindi non si ritiene sostenibile in base alla vigente "Variante di coordinamento tra il PSAI e il PGRA" ed in particolare in base all'art. 32 della Variante relativa al Piano Stralcio per il Bacino del Torrente Samoggia, che impone la valutazione della sostenibilità delle previsioni relativamente al rischio idraulico, facendo riferimento alle possibili alternative localizzative e all'adozione di misure di riduzione della vulnerabilità dei beni e delle persone esposte.

Anche la soluzione descritta nella relazione idraulica, in risposta alle richieste della CM (punto 6, giugno 2021), della messa in opera di pompe di sollevamento per garantire la laminazione delle acque meteoriche che cadono in questa zona depressa, non si ritiene funzionale, nè sostenibile, tenendo conto della criticità idraulica aumentata dall'abbassamento della zona di 1,20 m rispetto allo 0 di progetto.

Si intende sottolineare che la valutazione di sostenibilità deve essere svolta su una specifica proposta di variante, adeguatamente motivata, e la continua modifica degli elaborati e delle soluzioni non può essere finalizzata ad ottenere per approssimazioni successive un benessere, anche a condizione di una perdita di funzionalità della proposta. Ciò infatti comporta inevitabilmente, a valle dell'approvazione, la richiesta di modifiche, apparentemente e singolarmente poco significative, che sostanzialmente riportano la proposta al disegno originario, con le medesime

problematiche.

Allo stato attuale la proposta presentata lascia irrisolte numerose e gravi criticità ambientali anche di natura strutturale.

Per quanto riguarda invece la procedibilità della proposta ai sensi degli artt. 59 e 60 della LR 24/2017, si rimanda alla valutazione della Città metropolitana.

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

---

<sup>1</sup>Ai sensi del Codice di 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.

## PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA

(di cui all'art. 49 D. Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii.)

### AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITA' SOSTENIBILE

#### PROPOSTA DI ATTO DEL SINDACO N. 6438/2022

**OGGETTO:** *ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE PER REALIZZAZIONE DI NUOVO PARCO LOGISTICO IN LOCALITÀ CREPELLANO IN VIA CASSOLA, COMUNE DI VALSAMOGGIA EX ART. 60 L.R. 24/2017. PARERE PRELIMINARE FAVOREVOLE E PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE. DETERMINAZIONI DI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA*

Ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000, si esprime parere FAVOREVOLE sulla proposta di cui sopra, in ordine alla regolarità tecnica della stessa.

*Bologna, 06/12/2022*

**Firmato digitalmente**  
**MURRU MARIA GRAZIA<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup> Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli artt. 20 e 21 del Codice dell'amministrazione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'art.3 del D.Lgs. 39/1993 e l'art. 3 bis, co. 4bis del Codice dell'amministrazione digitale (D.Lgs. 82/2005).



## AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITA' SOSTENIBILE

### Repertorio Atti Sindacali - Proposta n. 6438/2022

**OGGETTO:** *ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE PER REALIZZAZIONE DI NUOVO PARCO LOGISTICO IN LOCALITÀ CREPELLANO IN VIA CASSOLA, COMUNE DI VALSAMOGGIA EX ART. 60 L.R. 24/2017. PARERE PRELIMINARE FAVOREVOLE E PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE. DETERMINAZIONI DI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA*

*nel caso si tratti di un Visto del dirigente su firma della PO inserire questo testo*

Ai sensi dell'art. 40 ter comma 3 del Regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi, si esprime il VISTO richiesto in merito alla proposta di atto indicata in oggetto.

*nel caso si tratti di un parere tecnico richiesto ad altro settore inserire questo testo*

Il funzionario delegato del Settore ....., esprime parere FAVOREVOLE sulla proposta di cui sopra, in ordine alla regolarità tecnica.

*Bologna, 06/12/2022*

**Firmato digitalmente**  
**Dott. DELPIANO ALESSANDRO<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup> Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli artt. 20 e 21 del Codice dell'amministrazione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'art.3 del D.Lgs. 39/1993 e l'art. 3 bis, co. 4bis del Codice dell'amministrazione digitale (D.Lgs. 82/2005).