



Pratica ARPAE – AAC Metropolitana n. 1696/2021

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

Istruttoria di VAS/ValsAT sulla variante al PUA D.7.3-AP_3* del Comune di Sala Bolognese attuativo dell'Accordo di Programma (rif. Accordo Territoriale per lo sviluppo delle aree produttive sovracomunali dell'Associazione Terre d'Acqua) modificato a seguito di quanto assunto dal Collegio di Vigilanza del 15/01/2020, del PUMS e del PTM in merito alla volontà di eliminare i limiti quantitativi delle destinazioni d'uso previste dalle norme di attuazione dei comparti relativi alla fase I (D7.1, D7.2, D7.3) nel rispetto dei limiti complessivi di insediamento logistico dell'intera superficie relativa all'Accordo di Programma. Procedimento ex art. 60 LR 24/17.

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

PREMESSO CHE:

- con comunicazione del 15.10.2020, in atti al PG 53551 della Città metropolitana, il Comune di Sala Bolognese ha indetto la Conferenza dei Servizi preliminare sul procedimento in oggetto, ai sensi dell'art. 60, comma 3, L.R. 24/2017 e dell'art. 14, comma 3, L. 241/1990 e ss.mm.ii, per il giorno 29/10/2020;
- con comunicazione in atti al PG 58198 del 02/11/2020 della Città metropolitana, il Comune di Sala Bolognese ha trasmesso il verbale della prima seduta della Conferenza dei servizi preliminare;
- con comunicazione in atti al PG 1275 del 11/01/2021 della Città metropolitana, il Comune di Sala Bolognese ha trasmesso il verbale della seduta conclusiva della Conferenza dei servizi preliminare;
- nell'ambito del suddetto procedimento, la Città metropolitana è chiamata ad esprimere, oltre alle valutazioni in materia urbanistica e al parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio, anche la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale sul documento di Valsat, ai sensi dell'art. 60, comma 7, L.R. n. 24/2017, avvalendosi dell'istruttoria di ARPAE, ai sensi della Deliberazione della Giunta Regione Emilia-Romagna n. 1795 del 31/10/2016; nella fattispecie la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale sul documento di Valsat viene resa esclusivamente sulla variante al PUA attuativo dell'ambito D.7.3-AP_3* dell'Accordo di Programma modificato a seguito di quanto assunto dal Collegio di Vigilanza del 15/01/2020;
- con comunicazione del 05/01/2021 in atti al PG/2021/844 la Città metropolitana ha richiesto ad ARPAE - AACM la predisposizione del parere preventivo di valutazione ambientale entro la data del 18 gennaio 2021;

CONSIDERATO CHE:

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

L'ambito in oggetto è identificato dal PTCP come Ambito agricolo a prevalente rilievo paesaggistico e rientra nel perimetro degli Ambiti produttivi di rilievo sovracomunale consolidati per funzioni

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 aobo@cert.arpa.emr.it

prevalentemente produttive manifatturiere, per i quali viene specificato che tali ambiti non appaiono indicati per politiche di ulteriore significativa espansione dell'offerta insediativa, la quale si motiva solamente in relazione a esigenze di sviluppo di attività produttive già insediate nell'ambito. Tale vincolo viene superato in relazione ad esigenze condivise di sviluppo del territorio dell'Associazione di Comuni.

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

I vincoli da PSC che insistono sull'ambito sono:

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

PTCP (non assunti dal PSC)

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

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

Art. 3.5 delle NTA del PTCP

L'area è stata classificata negli scenari di pericolosità come Area P3 – Alluvioni frequenti. Per le alluvioni frequenti (P3), il tempo di ritorno di riferimento è stabilito fra 20 e 50 anni.

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

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

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

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

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

Bisogna sottolineare che il PUMS approvato a novembre 2019, nella sezione dedicata alla logistica

sostenibile, esplicita che tale documento supera l'impostazione del PTCP, in quanto quest'ultimo dava un'indicazione di localizzazione preferenziale e non esclusiva, che quindi nel PUMS viene meglio articolata, ammettendo possibilità più estese.

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

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

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

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

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

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

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

La proposta progettuale consiste sostanzialmente in:

- realizzazione di fabbricato ad uso attività logistica per Sc di 28.533 mq
- Superficie territoriale (ST) = 98.300,00 mq
- Indice di utilizzazione territoriale (UT) = 0,3033 mq/mq
- Superficie Utile complessiva = 29.806 mq
- Standard min richiesto (15% ST) = 14.745,00 mq
- Destinazione d'uso = quelle previste dalle NTA
- modifica degli allegati Masterplan (tavola M) e Planimetria generale opere extra comparto(tavola OP);
- variante al PUA D.7.3-AP_3* del Comune di Sala Bolognese, sia normativa che cartografica, al fine di eliminare le limitazioni previste all'insediamento di "Attività di trasporto e logistica", presentando specifico studio di VALSAT per la compatibilità dell'intervento rispetto alle normative ambientali, a recepimento di quanto assunto dal Collegio di Vigilanza del 15/01/2020, del PUMS e del PTM adottato;
- la possibilità di estendere l'ammissibilità di insediamenti per "Attività di trasporto e logistica"

fino al 100% della SC anche nelle sottozone D.7.1-AP_3 e D.7.2-AP_3, a recepimento di quanto assunto dal Collegio di Vigilanza del 15/01/2020, del PUMS e del PTM adottato previa apposita variante ai rispettivi PUA e relativa VALSAT, ai sensi dell'art. 4 della LR n. 24/2017 e dell'art.35 della LR n. 20/2000, corredata dalle varie componenti ambientali (inquinamento acustico, inquinamento atmosferico, studio geologico e sismico, studio idraulico, studio del traffico e ogni altra documentazione di legge);

- superamento dell'obbligo di realizzazione di alcune opere extra comparto previste dall'art. 8 dell'Accordo di Programma 2009;
- ridefinizione degli obblighi a carico dei soggetti attuatori;
- aggiornamento delle opere finalizzate a creare le condizioni per l'attuazione di una zona che possa assumere le caratteristiche di Area Produttiva Ecologicamente attrezzata APEA, anche alla luce del nuovo scenario infrastrutturale.

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

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

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

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

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

- Continua analisi delle prestazioni dei veicoli e mezzi utilizzati (efficienza energetica, consumo delle risorse, rapporto sulle performance, ecc.).
- Continuo controllo delle modalità di utilizzo dei macchinari e dei veicoli aziendali (consumo medio, stile di guida, consumo degli pneumatici, ecc.)

Il progetto prevede le seguenti quantità:

Superficie Territoriale = 98.300 mq

- Superficie Complessiva = 28.533 < 29.806 mq
- Indice di Utilizzazione Territoriale (UT) = 0,3033 mq/mq
- Standard reperiti dal progetto = 14.760 mq > 14.745 mq di cui
 - Parcheggi pubblici = 2.930 mq pari a 86 stalli pubblici (81+5 disabili)
 - Verde pubblico (compreso vasca di laminazione) = 11.830 mq
- Alberature area di parcheggio di progetto = 44 alberi > 43,5 (87 posti auto /2)
- Alberature di nuovo impianto di progetto = 131 alberi > 127 alberi
- Arbusti di nuovo impianto di progetto = 844 mq = 844 mq
- Parcheggi pertinenziali di progetto = 70 posti auto = 70 posti auto
- Verde permeabile = 25.425 mq > 24.575 mq



Suolo

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

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

- L'intera area risulta caratterizzata da una predominante litologia di Argilla Limosa compatibile con la litologia naturale dell'area.
- Tutti i n. 15 campioni di terreno prelevati ed analizzati sono risultati conformi sia ai limiti di riferimento rispetto all'attuale destinazione d'uso (D.lgs. 152/06, Allegato 5, Tabella 1, Colonna B "Commerciale e industriale");
- I n. 2 campioni di acqua di falda prelevati sono risultati conformi ai limiti di cui alla Tabella 2 Allegato 5, Parte quarta, Titolo 5 del D.lgs. 152/2006 "Concentrazione soglia di

contaminazione nelle acque sotterranee”.

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

Geologia e rischio sismico

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

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

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

Acque

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

Dall'analisi svolta emerge che:

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

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

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

Tenuto pertanto conto del fatto che allo stato di progetto non sono previsti nuovi locali interrati e che il piazzale di progetto lato ovest dell'area fronte C.C.A.B. Bagnetto e canale Sacerno sarà rialzato di circa 60 cm rispetto allo stato di fatto si ritiene che le scelte progettuali previste siano tali da gestire un'emergenza idraulica con tirante idraulico sino a 50 cm.

Rumore

La valutazione previsionale di impatto acustico effettuata si pone l'obiettivo di valutare preventivamente le eventuali criticità correlate al futuro intervento di realizzazione di un nuovo

insediamento logistico ubicato all'interno del Comune di Sala Bolognese (BO), Via Turati.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dall'analisi dei risultati di calcolo emerge come l'intervento in progetto così come configurato risulti compatibile con il clima acustico territoriale dell'area determinando un valore differenziale in corrispondenza dei ricettori più prossimi all'insediamento conforme alle soglie normative di riferimento. Allo stesso modo il livello di immissione sonora calcolato allo stato di progetto in corrispondenza dei medesimi ricettori è risultato conforme sia in periodo diurno sia in periodo notturno ai limiti di riferimento di classe III del piano di zonizzazione acustica comunale.

Aria

Lo studio condotto ha l'obiettivo di quantificare le emissioni di inquinanti derivanti dal traffico veicolare indotto dalla realizzazione del progetto e derivanti dalla conversione di tutta la superficie utile in logistica, con particolare riferimento alle specie inquinanti principali (comprendendo CO₂ e PM₁₀), stabilendone inoltre la compatibilità ambientale e definendo le azioni mitigative da intraprendere secondo quanto indicato da Città Metropolitana di Bologna.

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

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

Traffico e Mobilità

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

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

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

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

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

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

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

L'attività che prevede insediarsi nell'area fornisce servizi di hub per il trasporto espresso di merce

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

Le operazioni di scarico e carico avvengono prevalentemente in orario notturno: dalle 22.00 alla 01.00 si eseguono le operazioni di scarico degli automezzi in arrivo e dalle 01.00 alle 06.00 si eseguono le operazioni di carico degli autoarticolati in partenza. Si evidenzia che tali attività vengono svolte in orari lontani dalle punte del traffico ordinario. Si tratta di circa 180 mezzi pesanti al giorno.

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

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

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

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

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

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

Habitat e Paesaggio

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

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

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

“Stelloni”.

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

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

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

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

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

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

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

Le aree di intervento presentano una scarsa attrattiva paesaggistica.

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

Elettromagnetismo

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

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

Sintesi degli impatti previsti

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

Non si registrano particolari impatti sulle componenti ambientali valutate.

PIANO DI MONITORAGGIO

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

Aria

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

Rumore

Relativamente alla fase gestionale, da includersi nelle “Azioni Gestionali” che si potranno adottare, si propone un monitoraggio acustico annuale della durata di 24 ore presso i ricettori sensibili abitativi

che si troveranno più vicini al perimetro della futura APEA stessa, ma esterni a questa.

Acque superficiali e sotterranee

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

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

PIANO PER LA PARTECIPAZIONE PUBBLICA

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

Il Comune pertanto si impegna alla definizione di un programma conforme a quanto stabilito dalla norma regionale, verbalizzando gli incontri e i confronti, con modalità compatibili e comunicando ai convocati le modalità per presentare osservazioni nei tempi di legge.

Le comunicazioni in merito al piano di partecipazione verranno rese pubbliche attraverso i principali canali informativi del comune.

Si esprime il seguente

CONTRIBUTO PRELIMINARE IN MERITO ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Il contributo al 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 24/2017. In questa fase si rilascia un contributo preliminare.

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

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

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

E' stata pertanto presentata la variante al PUA dell'ambito D.7.3-AP_3* del Comune di Sala Bolognese, sia normativa che cartografica, al fine di eliminare le limitazioni previste all'insediamento di "Attività di trasporto e logistica", presentando specifico studio di VALSAT per la compatibilità dell'intervento rispetto alle normative ambientali, a recepimento di quanto assunto dal Collegio di

Vigilanza del 15/01/2020, del PUMS e del PTM adottato.

La valutazione di sostenibilità dell'intero Accordo Territoriale del 2005 ha considerato le condizioni di destinazioni d'uso e limiti alle varie tipologie di aziende insediabili basate sulle Norme (di PRG) in vigore, che limitavano gli usi di trasporto e logistica. Pertanto, si prende atto della sopravvenuta possibilità di aumentare la logistica stabilita dal Collegio di Vigilanza, ma è evidente che incrementi di tali usi oltre la soglia massima conseguente alla prima stesura dell'AT potranno essere consentiti solo a fronte di una verifica di sostenibilità complessiva dell'intero Ambito produttivo.

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

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

Lo studio di traffico che è stato presentato prende in considerazione essenzialmente le strade limitrofe, fornendo solo una indicazione dei livelli di servizio delle intersezioni fino alle provinciali.

Si ritiene fondamentale, considerata la destinazione d'uso e la lunghezza dei percorsi necessari per immettersi su strade di rango superiore, che sia presentato uno studio di traffico che contenga tutta la rete interessata almeno fino alle immissioni sulle provinciali, e l'indicazione corretta delle lunghezze e dei percorsi necessari per giungere ai caselli autostradali. Si chiede di precisare altresì la modalità di scarico e immediato ricarico dei mezzi autoarticolati che viene descritta nella documentazione e che appare in contrasto con la funzione di hub dell'insediamento.

Poiché si tratta di percorsi in ambiti urbanizzati, lungo tali percorsi devono essere valutati tutti i recettori acustici presenti, dando per scontato che le percorrenze sulle due strade provinciali SP18 e SP568 possano essere considerate scarsamente significative rispetto ai flussi già presenti.

La relazione acustica stima flussi diurni di 146 mezzi pesanti nelle 16 ore diurne e 311 nelle 8 ore notturne, già raddoppiati per arrivo/partenza. A questi devono essere sommati i veicoli degli addetti e, per il rumore, anche i mezzi usati internamente per la movimentazione delle merci. La relazione del traffico stima che il totale degli spostamenti giornalieri, somma di arrivi e partenze, risulti pari a 1.388 veicoli equivalenti.

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

Risulta pertanto necessario verificare la compatibilità con i limiti di zona particolarmente nel periodo notturno.

Ai fini della determinazione dei livelli acustici sono rilevanti altresì le condizioni di aperto/chiuso delle baie di carico.

Per quanto riguarda gli aspetti di sicurezza idraulica, allo stato di progetto non sono previsti nuovi locali interrati ed il piazzale posto al lato ovest dell'area fronte C.C.A.B. Bagnetto e canale Sacerno

sarà rialzato di circa 60 cm rispetto allo stato di fatto, così da garantire la sicurezza idraulica fino ad un tirante idraulico di 50 cm (tenuto conto di un franco di sicurezza di 10 cm).

Tuttavia il PGRA individua l'area in pericolosità P3 (Alluvioni frequenti: tempo di ritorno fra 20 e 50 anni - elevata probabilità) per il reticolo principale-torrente Lavino. Peraltro il tirante individuato dall'Autorità di distretto del Po nell'ambito dell'attività di aggiornamento (secondo ciclo della Direttiva Alluvioni- 2019) delle mappe di pericolosità relative alle Aree a Rischio Potenziale Significative (APSFR) è maggiore di 2 metri. Non risultano pertanto sufficienti le condizioni di sicurezza idraulica proposte.

Pertanto si chiede di produrre, prima della pubblicazione dei documenti di variante all'Accordo di Programma, una integrazione alla variante del PUA oggetto di valutazione contenente:

- un documento per i dati di traffico che espliciti in forma tabellare e considerando un areale contenente i tracciati almeno fino alle immissioni sulle provinciali SP18 e SP568, i flussi aggiuntivi per le varie tipologie di veicolo, senza trasformazione in veicoli equivalenti;
- un nuovo documento acustico che rivaluti i livelli di rumore a tutti i recettori presenti sulla rete stradale di cui sopra, aggiungendo quindi in particolare il recettore a sud dell'ambito e quello all'incrocio Stelloni/Turati, e che evidenzi chiaramente le mitigazioni previste e la loro efficacia;
- una relazione idraulica aggiornata che evidenzi la criticità ed individui le più opportune scelte progettuali per evitare l'incremento del rischio idraulico.

LA RESPONSABILE
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA
Patrizia Vitali
(lettera firmata digitalmente)²

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

² documento prodotto e conservato in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'Amministrazione Digitale" nella data risultante dai dati della sottoscrizione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'articolo 3 del D.Lgs n. 39/93 e l'articolo 3 bis, comma 4 bis del Codice dell'Amministrazione Digitale.