



Reggio Emilia, 13 ottobre 2023

Spettabile  
**COMUNE DI BOLOGNA**  
Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture  
Piazza Liber Paradisus 10 / Torre A  
40129 - Bologna

Via PEC:  
[protocollo generale@pec.comune.bologna.it](mailto:protocollo generale@pec.comune.bologna.it)

Alla cortese attenzione del:  
Responsabile del Procedimento  
**Ing. Giancarlo Sgubbi**

p.c.  
**Newlat Food S.p.A.**  
Via Kennedy 16  
42124 – Reggio Emilia

Via PEC:  
[newlat@pec.it](mailto:newlat@pec.it)

**Oggetto: Presentazione di Osservazioni relative al procedimento di approvazione, mediante Conferenza dei Servizi - Procedimento Unico ai sensi dell'art. 53 della LR n. 24/2017 - del progetto definitivo comportante localizzazione dell'opera, apposizione di vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità, denominato "SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD LINEA VERDE) " in Comune di Bologna.**

Spettabile Comune di Bologna, Egregio Responsabile del Procedimento,  
con riferimento al procedimento denominato "SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD LINEA VERDE)", il sottoscritto Angelo Mastrolia, in qualità di legale rappresentante della scrivente New Property S.p.A., proprietaria dell'area oggetto della procedura di esproprio, identificata al catasto del Comune di Bologna al foglio 21 particella 221, in unione con la Newlat Food S.p.A., rappresentata da Stefano Cometto in qualità di legale rappresentante, locataria dell'intero sito produttivo cui si dirà in seguito, visionata e valutata la documentazione annessa alla suddetta procedura,

**Presentano**

ai sensi della vigente normativa in materia, le seguenti osservazioni al Procedimento denominato "SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD LINEA VERDE) in Comune di Bologna".

**Osservazioni alla progettazione - Premessa**



Preliminarmente è opportuno specificare che la New Property S.p.A., proprietaria dell'area interessata, ha affittato integralmente il sito di Via di Corticella n. 309 - Bologna, alla locataria Newlat Food S.p.A., società quotata al segmento STAR di Borsa Italiana che produce e commercializza pasta, prodotti da forno, prodotti senza glutine e baby food.

Il suddetto stabilimento, identificato come "Molino Corticella", è uno brand e molino storico del territorio, attivo sin dal 1948, noto per la selezione delle migliori varietà di grano e per la conseguente macina presso i molini, ottenendo semole speciali per la successiva trasformazione in pasta.

Tale unità operativa di Via di Corticella, solo nel corso dell'anno 2022, ha generato oltre 40.000 tonnellate di prodotto.

L'attività produttiva dello stabilimento è, inoltre, di fondamentale importanza per l'intero gruppo Newlat Food S.p.A., in quanto fornisce la semola anche per le diverse ulteriori unità, come ad esempio per lo stabilimento di Corte de Frati (CR), sviluppando un fatturato indiretto, solo per il predetto sito, pari ad oltre 20 milioni di euro nel solo anno 2022.

Presso l'area, inoltre, sono in forza circa 12 dipendenti a cui vanno ad aggiungersi le diverse risorse legate alle attività distributive ed all'intero indotto.

L'eventuale approvazione del procedimento di apposizione del vincolo di esproprio, così come da progetto, si tradurrebbe nell'impossibilità di utilizzare gran parte dello stabilimento, compromettendo significativamente le unità locali dello stesso, la viabilità e l'accesso degli automezzi/camion, l'attività giornaliera, nonché il possibile arresto dell'intera attività produttiva, con conseguente ingentissimo danno economico e sociale, stimabile in diversi milioni di euro.

#### **Osservazioni alla progettazione: Aree interessate dal Progetto**

Premesso quanto sopra, relativamente alle aree interessate dal Progetto, sulle quali si intende apporre il vincolo espropriativo, si rappresenta quanto segue:

- 1) Nella planimetria di progetto definitivo della Tramvia, preordinata all'individuazione delle aree oggetto di esproprio, non è stato rappresentato in modo corretto l'ingombro planimetrico dei fabbricati esistenti. In particolare, **il fabbricato ad uso magazzini, chiaramente identificato nella visura planimetrica del Fg.21, Mapp.221 e che pare dal progetto destinato a parziale demolizione per la costruzione della fermata terminale della Tramvia, non è rappresentato graficamente se non in minima parte.**
- 2) Nella planimetria di progetto definitivo la fermata della Tramvia si sovrappone all'edificio esistente di cui al precedente punto 1). **Tuttavia non è stato previsto l'esproprio della porzione di fabbricato su cui insisterà la fermata terminale.** Pertanto, se si confermasse la previsione di progetto, **occorrerebbe mettere in conto la demolizione parziale del fabbricato.** La demolizione comporterebbe interventi strutturali sulla parte restante che andrebbero a configurarsi come intervento di ristrutturazione edilizia pesante comportante l'adeguamento antisismico dell'intero fabbricato, **il cui onere spetterà alla proprietà senza che ne sia previsto il ristoro.**
- 3) La costruzione della fermata della Tramvia sottrae completamente lo spazio di manovra per gli autocarri (bilici e autotreni con rimorchi) che accedono al molino tuttora in attività e che solo in tale area cortiliva possono ruotare per ritornare all'unica rampa di accesso allo stabilimento. **Stante l'impossibilità di manovra per i mezzi e la presenza della fermata nell'area dello stabilimento, l'attività molitoria dovrà essere completamente dismessa prima dell'inizio dei lavori di costruzione della Tramvia.**
- 4) La costruzione della fermata occluderà l'area dello stabilimento sul lato Nord introducendo **muri in cemento armato con strutture scatolari alte circa da m. 3,00 a m.3,80 circa** sostenenti un impalcato su cui scorreranno i tram, **infossando completamente l'area verso Nord mediante una barriera sia fisica che visiva di fortissimo impatto.**



- 5) L'eventuale futura riconversione ad uso residenziale o misto, con quota rilevante di residenza dello stabilimento consentita dal PUG, tenuto conto anche di quanto sopra, si dovrà rinunciare al riuso di gran parte degli edifici esistenti, costringendo a demolirli per allontanare la residenza dalla futura linea tramviaria a causa del rumore dei mezzi in arrivo e partenza nella fermata terminale, oltre a costringere al distanziamento, comunque necessario sia dal punto di vista normativo che visivo e acustico, perdendo, di fatto, la possibilità di inserire residenza alla quota del piano del terminal in tutto il fronte Nord. Pertanto le nuove costruzioni si dovranno concentrare in una superficie più ridotta, e si ridurrà anche la parte di area da sistemare a verde.
- 6) Lo spostamento del capolinea nella fermata Shakespeare e la costruzione del parcheggio pubblico multipiano a servizio della medesima, riduce di fatto la funzione del parcheggio come scambiatore tra treno e tram, dato che la mancanza di parcheggi a servizio della stazione ferroviaria costringe gli utenti del treno a riprendere il tram diversi metri dopo aver parcheggiato. Problema che la soluzione prevista nello studio di fattibilità risolveva prevedendo un parcheggio a Nord della stazione RFI Corticella e spostando il terminal a fianco della stazione. Quest'ultima soluzione, comportante una sola fermata invece di due, risultava certamente meno costosa sia nella costruzione che nella gestione perché logisticamente corretta. Non si comprende la ragione tecnica ed economica della modifica introdotta nel progetto definitivo.

Le Scriventi Società non possono, quindi, non opporsi fermamente ai contenuti progettuali e gestionali della cantierizzazione dell'opera descritti all'interno del progetto, per evidenti motivazioni di natura tecnica, logistica, economico-finanziarie e sociali, in particolare:

- l'occupazione delle aree oggetto di attività all'interno del molino/pastificio comporterebbe l'impossibilità dell'Unità Operativa di gestire il flusso dei mezzi di trasporto nei siti predisposti per lo stazionamento e, conseguentemente, di poter distribuire i propri prodotti con evidente gravissima perdita di fatturato e di clientela;
- l'impossibilità di impiegare la semola prodotta nel molino di Bologna per le altre unità della Newlat Food S.p.A., comporterebbe, di riflesso, ingenti danni al sito di Corte de Frati (CR) ed, in generale, al Gruppo;
- in caso di chiusura del sito produttivo, quindi, si avrebbe una grave ricaduta occupazionale ed un dramma sociale per i collaboratori, per le maestranze dell'indotto ed i loro familiari;
- la scomparsa dal territorio di un importante marchio storico come "Corticella", oltre che un evidente ingente danno economico per la Scrivente, rappresenterebbe, per di più, un grave impoverimento del tessuto sociale ed economico del territorio.

Constatate ed elencate le conseguenze di cui ai sopracitati punti si può chiaramente dedurre come l'attività produttiva e commerciale dell'Unità Operativa di Via di Corticella verrebbe compromessa in modo critico qualora le scelte di progetto venissero confermate e concretizzate in fase d'opera.

#### **Osservazioni alla progettazione: Eventuali possibili ed ulteriori soluzioni e richieste**

In virtù di quanto sopra si invita, inoltre, a considerare le seguenti possibili ed ulteriori soluzioni e richieste:

- spostamento della infrastruttura costituita da binari, linea aerea, pensiline della fermata verso Nord a ridosso di via Bentini, garantendo un distacco minimo di m. 5,00 della futura recinzione dagli spigoli Nord-Est dei fabbricati ex Pastificio e magazzino, salvaguardando lo spazio di rotazione per l'inversione di marcia di autocarri con rimorchio e bilici nell'area compresa tra ex pastificio, nuova recinzione e magazzino;
- mantenimento oppure rifacimento, in accordo con gli enti e aziende dei servizi interessati, delle cabine ed altri manufatti esistenti sul confine Nord-Est per l'alimentazione di metano ed energia



elettrica dello stabilimento, senza danni e/o interruzione della produzione e costi per la proprietà;

- realizzazione di barriera acustica lungo l'intero confine dello stabilimento con la nuova infrastruttura tramviaria che garantisca il rispetto dei limiti di legge nei confronti della futura zona prevalentemente residenziale prevista dal PUG in caso di dismissione dello stabilimento.
- garanzia da parte del Comune di Bologna della riconvertibilità dell'intera volumetria esistente ad uso residenziale, commerciale, ricettivo, residenze per studenti, servizi privati, etc. già previsti dal PUG in caso di dismissione/trasferimento della attività molitoria, sia nel caso di ristrutturazione dei fabbricati esistenti sia nel caso di demolizione e ricostruzione totale o parziale e che il progetto della Tramvia non ne comprometterà né in toto né in parte la realizzabilità.

#### **Osservazioni alla progettazione: Conclusioni finali**

Ad estrema sintesi del contenuto della relazione di cui sopra e delle osservazioni che la New Property S.p.A. e la Newlat Food S.p.A. intendono avanzare sulla progettazione denominata **"SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD LINEA VERDE)"** si osserva:

- la non corretta individuazione delle aree di proprietà della New Property S.p.A. oggetto del procedimento di apposizione del vincolo espropriativo;
- il progetto non prende in considerazione il fabbricato presente in tali aree, omettendo di fornire indicazioni sull'eventuale demolizione e degli ulteriori costi annessi;
- totale compromissione delle attività produttive dello stabilimento, ivi compreso l'impossibilità di gestire il traffico veicolare sia in entrata che in uscita;
- un grave danno economico relativo alla perdita di valore stimato dell'immobile, tra l'altro neppure minimamente ristorato dall'irrisoria indennità prevista;
- problemi di sicurezza per il personale accedente al sito;
- generali conseguenze strutturali, logistiche, sociali, ambientali;
- conseguenze economiche gravissime per l'unità operativa di cui sopra, compromettendo di fatto il ciclo produttivo con ingenti perdite di fatturato, comportando un danno economico assolutamente debilitante per il Gruppo, mettendo, quindi, di conseguenza, a serio rischio un marchio storico del territorio come "Molino Corticella", con il pericolo concreto, che tali perdite, potrebbero portare alla chiusura dello stabilimento;
- l'assoluta necessità di revisionare quanto previsto dagli elaborati progettuali tenendo conto delle diverse problematiche e soluzioni rappresentate.

**Le scriventi Società, pur consapevoli della complessità della progettazione, ritenendo le osservazioni supportate da solidissime argomentazioni, confidano nello spirito di collaborazione tra Istituzioni ed Enti coinvolti al fine di tutelare la propria continuità produttiva e tutto l'indotto di una delle realtà storiche e più importanti del comprensorio nel settore alimentare.**

Resta inteso che, vista l'importanza degli interessi in gioco ed il possibile ingentissimo danno economico collegato al progetto così come presentato, le Scriventi si riservano, qualora le proprie osservazioni non fossero concretamente prese in considerazione, di attivare presso tutte le opportune sedi la tutela dei propri interessi, quelli dei suoi dipendenti, collaboratori e clienti.



Con la sottoscrizione della presente si autorizza il trattamento dei dati personali ai fini previsti per il procedimento in oggetto ai sensi di quanto previsto dalla vigente normativa in materie, in particolare dal D. Lgs.196/2003 e dal "GDPR" (Regolamento UE 2016/679).

Riservandoci di integrare le presenti osservazioni, restiamo a disposizione per eventuali ulteriori confronti e/o chiarimenti ed inviamo distinti saluti.

**New Property S.p.A.**  
Il Legale Rappresentante  
Angelo Mastrolia

Le presenti osservazioni, come detto, sono sottoscritte per adesione e conferma anche da parte della Newlat Food S.p.A., in qualità di locataria dell'intero sito produttivo.

**Newlat Food S.p.A.**  
Il Legale Rappresentante  
Stefano Cometto