

**PROGETTO DI AMPLIAMENTO DELL'INSEDIAMENTO
PRODUTTIVO AUTOMOBILI LAMBORGHINI S.p.A. SITO IN
VIA MODENA n.12 (PROGETTO "FABBRICA DEL FUTURO")
IN VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

COMMITTENTE

*automobili
Lamborghini*

S.p.A.

Via Modena, 12
40019-Sant'Agata Bolognese (BO)

NOTE / PROTOCOLLO

PROGETTISTI

TECNOPOLIS
SERVIZI INTEGRATI DI INGEGNERIAPROGETTISTA RESPONSABILE
Arch. Marco BaraldiSTAFF DI PROGETTAZIONE
Ing. Francesco Paolo Massaroli
Arch. Luca MartinaVALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE
Ing. Franca Conti

OPERA

DOCUMENTI PROGETTUALI

DESCRIZIONE

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE

5					
4					
3					
2					
1					
0	20-03-2020	Emissione	CONTI	BARALDI	BARALDI
REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

CODICE ELABORATO - NOME FILE

19118

-

PC

DP

05

VIA

0

-

CARATTERISTICHE ELABORATO

-

-

1:1

PROTOCOLLO

SUB

FASE

OPERE

N° ELABORATO

DOCUMENTO

REVISIONE

SCALA DISEGNO

FORMATO

LUNGHEZZA

SCALA PLOT

COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE
PROVINCIA DI BOLOGNA

**PROGETTO DI AMPLIAMENTO DELL'INSEDIAMENTO
PRODUTTIVO AUTOMOBILI LAMBORGHINI S.p.A. SITO IN
VIA MODENA n.12 (PROGETTO "FABBRICA DEL FUTURO")
IN VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

**VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA'
AMBIENTALE E TERRITORIALE**

Sommario

1	PREMESSA NORMATIVA	3
1.1	Gli obiettivi del presente studio	4
2	LOCALIZZAZIONE TERRITORIALE	5
2.1	Il Comune di Sant’Agata Bolognese	5
2.2	Il Comparto	6
2.2.1	Inquadramento catastale	6
2.2.2	Lo stato attuale dei luoghi	7
2.3	La proposta di Variante	7
2.3.1	Le esigenze che hanno dato origine alla presente proposta di Variante	8
2.3.2	Gli obiettivi della proposta	11
2.3.3	I contenuti della richiesta di Variante	11
3	LA VERIFICA DI SOSTENIBILITA’ AMBIENTALE E TERRITORIALE DELLA PROPOSTA	16
3.1	Verifica di Conformità ai vincoli e prescrizioni	16
3.2	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP Provincia di Bologna: analisi del Piano e sintesi degli approfondimenti ambientali relativi	17
3.2.1	Tavola 1 – foglio I – Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali.	18
3.2.2	Tavola 2A – foglio I – Rischio da frana, assetto versanti e gestione acque meteoriche	28
3.2.3	Tavola 2B – foglio Nord – Tutela delle acque superficiali e sotterranee	37
3.2.4	Tavola 2C – foglio I – Rischio sismico – Carta provinciale degli effetti locali attesi	38
3.2.5	Tavola 3 – foglio Nord – Assetto evolutivo degli insediamenti, delle reti ambientali e delle reti per la mobilità	41
3.2.6	Tavola 4A – Assetto strategico delle infrastrutture per la mobilità.	45
3.2.7	Tavola 4B – Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità collettiva	50
3.2.8	Tavola 5 – Foglio Nord – Reti ecologiche	53
3.3	La Pianificazione Comunale – PSC, RUE, POC: analisi dei Piani e sintesi degli approfondimenti ambientali relativi	54

3.4 Il Piano strutturale Comunale – PSC – Comune di Sant'Agata Bolognese	55
3.4.1 PSC.SA/T.1 – Classificazione del territorio e sistema delle tutele	56
3.4.2 PSC.SA/T.2c – Tutela degli elementi di interesse storico-architettonico e/o testimoniale	61
3.4.3 PSC.SA/T.3 – Sistema della rete ecologica.....	63
3.5 Il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)	66
3.5.1 RUE.SA/Tc – Classificazione del territorio urbanizzato e del territorio rurale	67
3.6 Pianificazione di settore: la zonizzazione acustica comunale	72
3.7 Pianificazione di settore: il Piano di gestione Rischio Alluvioni.....	77
4 CONCLUSIONI ED INDICAZIONI PER I MONITORAGGI	80

1 PREMESSA NORMATIVA

La normativa nazionale in materia ambientale, con il DLgs 152/06 "Norme in materia ambientale" e smi, ha recepito la Direttiva europea 2001/42/CE "Concernete la Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente", prevedendo due forme di valutazione dei Piani: la Valutazione Ambientale strategica (VAS) e la Verifica di assoggettabilità a VAS.

I due diversi tipi di valutazione si applicano a seconda del grado di rilevanza di detti piani o programmi, con la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione, assicurando che essi siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

A livello locale la Regione Emilia-Romagna, anticipando i contenuti della Direttiva e del Decreto, con la LR 20/2000 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" chiedeva che la valutazione ambientale sia estesa, con modalità appropriate, anche ai Piani e Programmi, e non solo ai progetti come richiedeva la normativa italiana in materia di VIA già dagli anni '80. Con l'acronimo di Valsat è stato così introdotto e definito questo specifico processo, volto ad individuare preventivamente gli impatti significativi ambientali che deriveranno dall'attuazione delle singole scelte di piano/programma e a consentire, di conseguenza, di selezionare tra le possibili soluzioni alternative quella in grado di garantire la coerenza di queste con gli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Per quanto attiene la Valsat, la LR 20/2000 è stata successivamente modificata dalla LR 9/2008 "Disposizioni transitorie in materia di valutazione ambientale strategica e norme urgenti per l'applicazione del DLgs 3 aprile 2006, n. 152" che ha allineato quanto previsto dalla Regione alla legge statale, in particolare introducendo la fase di pubblicazione della Valsat e il principio di terzietà dell'autorità competente.

Inoltre la Legge Regionale 15/2013 ha modificato e integrato l'articolo 19 "Carta Unica del Territorio e Tavola dei Vincoli" della LR 20/00.

La Valsat, nella LR 20/00 e smi, è normata dall'articolo 5 "Valutazione di sostenibilità e monitoraggio dei Piani", il quale richiede che il documento di Valsat, costituente parte integrante del piano adottato ed approvato, individui, descriva e valuti i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio, degli scenari di riferimento e degli obiettivi di sviluppo sostenibile prefissati dai Piani sovraordinati e perseguiti con il medesimo piano. Gli atti con i quali il piano viene approvato devono dar conto nella dichiarazione di sintesi degli esiti della Valsat, illustrando come le considerazioni ambientali e territoriali siano state integrate nel piano e indicando, qualora previste, le misure adottate in merito al monitoraggio.

Anche la nuova Legge Regionale 24/2017 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio", all'art. 17 conferma la Valsat quale strumento di cui i piani devono essere dotati, nel rispetto della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001, per valutarne gli effetti sull'ambiente.

La modifica agli strumenti di pianificazione urbanistica comunale necessaria all'attuazione del nuovo programma di investimenti e ampliamento dell'insediamento produttivo esistente di Via Modena n. 12 (cd. "Fabbrica del Futuro") segue il procedimento unico previsto dall'art. 53 della Legge Regionale n. 24 del 21/12/2017

L'approvazione del progetto attraverso il procedimento unico consente di acquisire tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari per la realizzazione dell'opera o intervento secondo la legislazione vigente e di approvare la localizzazione delle opere in variante agli strumenti urbanistici vigenti.

Per l'esame del progetto il Comune convoca una conferenza di servizi, che si svolge secondo quanto disposto dalla legge n. 241 del 1990, alla quale partecipano le amministrazioni competenti ad esprimere gli atti di

assenso in materia di pianificazione territoriale, la Città metropolitana di Bologna, l'autorità competente per la valutazione ambientale.

L'espressione della posizione definitiva degli enti titolari degli strumenti di pianificazione cui l'opera o l'intervento comporta variante è subordinata alla preventiva pronuncia degli organi consiliari, ovvero è soggetta, a pena di decadenza, a ratifica da parte dei medesimi organi entro trenta giorni dall'assunzione della determinazione conclusiva della conferenza di servizi.

1.1 Gli obiettivi del presente studio

Il presente rapporto ha lo scopo di fornire all'autorità che deve esprimere il provvedimento di verifica, le informazioni necessarie riguardo la situazione pre e post piano con particolare attenzione alle componenti ambientali. Tali informazioni riguardano le caratteristiche del piano, le caratteristiche degli effetti attesi dalla sua attuazione e delle aree potenzialmente coinvolte da essi.

Nel caso in esame **l'Autorità Competente è la CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA; proponente il piano in esame è il Comune di Sant'Agata Bolognese**, proprietaria dei terreni interessati dalla lottizzazione la ditta Automobili Lamborghini SPA.

Attraverso la presente stesura si descriveranno i contenuti della proposta di Variante, oltre a riportare gli obiettivi e le motivazioni che hanno portato l'azienda a procedere nella richiesta.

Ai fini della verifica di sostenibilità delle proposte avanzate si procederà poi nell'analisi della vincolistica d'area, recependo i contenuti di indirizzo e/o prescrittivi dei principali strumenti della pianificazione (PTCP, PSC, RUE e POC), trattando le possibili ricadute ambientali connesse all'attuazione della Variante e fissando di conseguenza le necessarie azioni mitigativo compensative.

Le matrici ambientali prioritariamente impattate sono riconducibili, sinteticamente, a:

- natura e paesaggio;
- traffico e sosta (e conseguente impatto acustico);
- idraulica superficiale;
- inquinamento luminoso.

La trattazione di dette matrici avviene mediante presentazione di specifiche relazioni specialistiche e/o di approfondimenti progettuali mirati a fornire risposta alle criticità rilevate, contenuti poi sintetizzati in seno al presente documento, a commento degli articoli normativi indicanti vincoli e/o condizionamenti alla proposta di Variante.

2 LOCALIZZAZIONE TERRITORIALE

2.1 Il Comune di Sant'Agata Bolognese

L'area oggetto di studio è localizzata nel Comune di Sant'Agata Bolognese, anche chiamata "Città della Lamborghini", a cavallo delle province di Modena e Bologna, cuore della cosiddetta "Motor Valley".

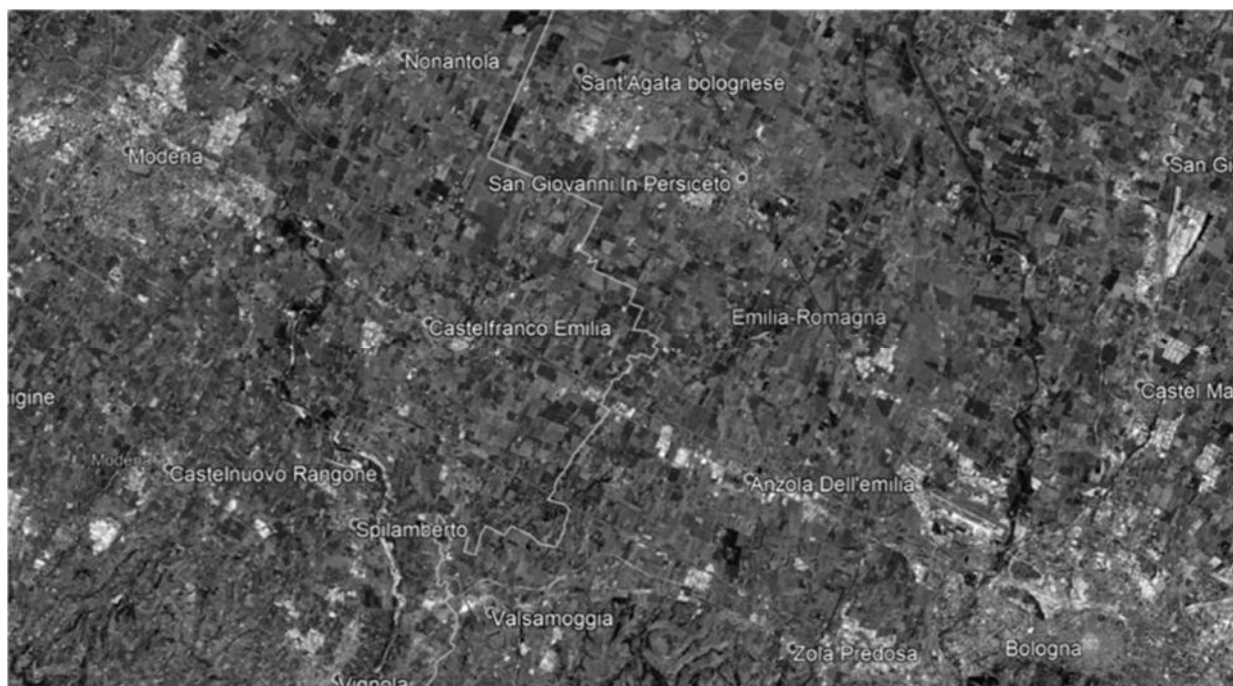


Figura 1 Inquadramento territoriale del Comune di Sant'Agata Bolognese

La città ospita la sede dell'unico stabilimento produttivo della casa automobilistica, fondata nel 1963 da Ferruccio Lamborghini, e diventata una realtà produttiva di eccellenza a livello mondiale. Tale presidio ha dunque dato visibilità e prestigio al Comune, oltre che aver generato sia direttamente sia per indotto un tessuto produttivo ed economico che interessa diverse migliaia di persone su tutto il territorio.



Figura 2 Sant'Agata Bolognese, città della Lamborghini

2.2 Il Comparto

2.2.1. Inquadramento catastale

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

Oltre all'area di cui sopra sono oggetto di intervento due lotti, non ricompresi nel comparto urbanistico di cui sopra, posti di fronte al polo produttivo, dal lato opposto di via Modena ed attualmente adibiti in parte a parcheggio temporaneo e in parte ancora occupati da un capannone che è stato sede di una attività artigianale fino all'acquisizione dell'immobile da parte di Automobili Lamborghini S.p.A.

Tali lotti sono distinti catastalmente al Foglio 21 mappali 284, 329, 330, 477, per una superficie fondiaria pari a 9.569 mq.

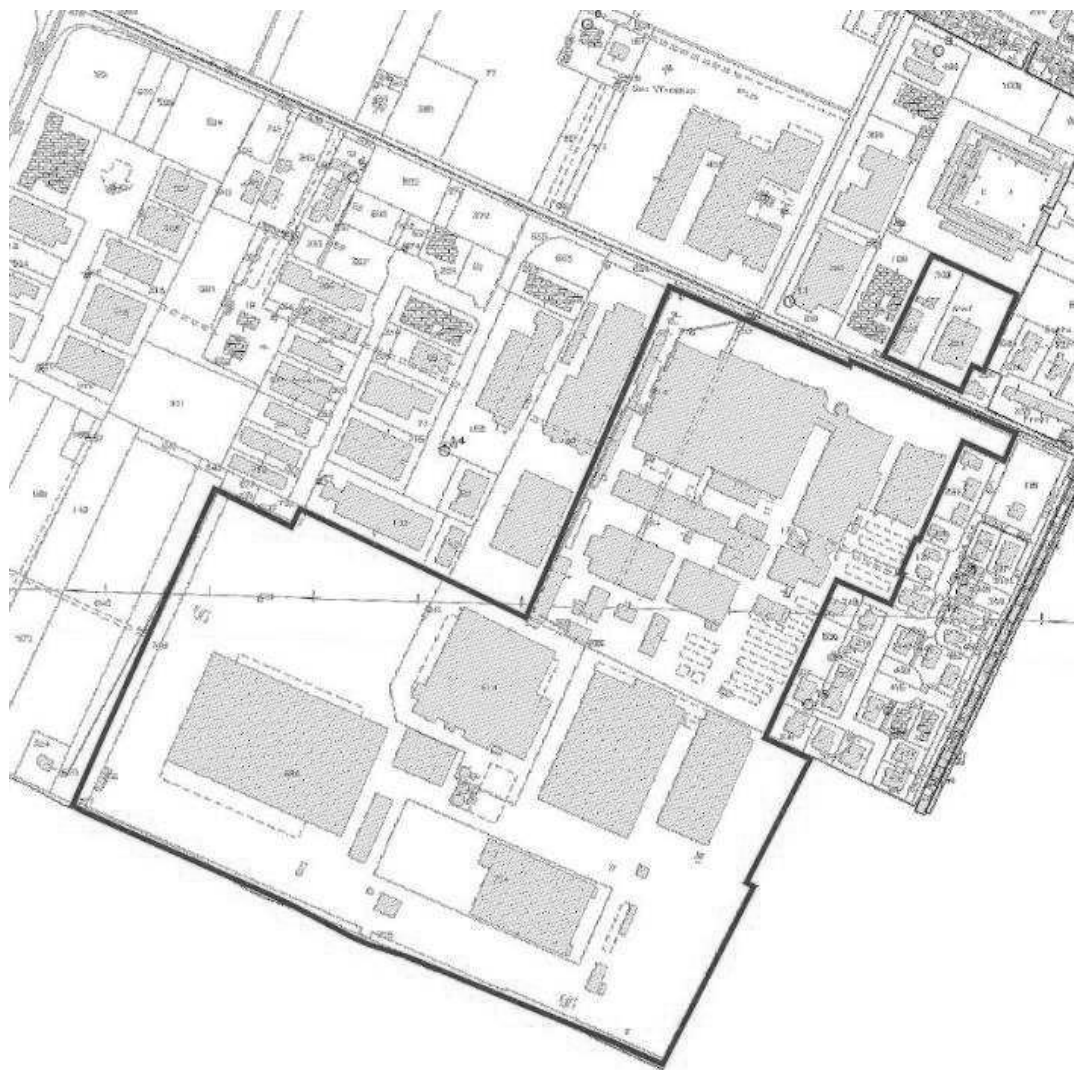


Figura 3 PLANIMETRIA CATASTALE

2.2.2. Lo stato attuale dei luoghi

Il comparto dove è insediato il polo industriale Lamborghini ha una forma poligonale riconducibile a ad una "L" rovesciata specularmente, l'area di proprietà confina a nord con la Strada Provinciale n. 255 denominata via Modena, oltre la quale si estende il centro abitato di Sant'Agata Bolognese, a est con un'area a destinazione residenziale, a ovest in parte con un'area produttiva e in parte con il tracciato di via Ferruccio Lamborghini, oltre il quale si estende il territorio agricolo, a sud col tracciato di via Montirone, affiancato dal canale denominato Canal Chiaro di Valbona, oltre il quale si estende il territorio agricolo.

L'area di proprietà collocata a nord di via Modena, non oggetto di Variante e destinata ad accogliere un parcheggio pertinenziale, ha una forma pressoché rettangolare ed è costituita da due lotti originariamente distinti.

Il più grande, verso est, di forma poligonale a circondare su due lati l'altro lotto, è stato recentemente oggetto di un intervento di demolizione del capannone esistente e di asfaltatura dell'area di sedime del medesimo (CILA 97/18 del 3/08/2018); all'interno del lotto più piccolo, collocato a ovest del precedente, è ancora esistente un piccolo capannone una volta sede di una attività artigianale. Ne è prevista la demolizione per la realizzazione di nuovi parcheggi pertinenziali.



Figura 4 Stato attuale dei luoghi

2.3 La proposta di Variante

Il piano di trasformazione urbanistica e gli interventi di ampliamento oggetto della proposta di variante a cui al presente rapporto di VAS VALSAT, si articolano esclusivamente all'interno dello stabilimento di Automobili Lamborghini, nel polo produttivo a sud-ovest del capoluogo, delimitato a nord da via Modena e a sud da via Montirone, **senza comportare nuovo consumo di suolo.**

Tutti gli interventi di nuova costruzione/ampliamento, per circa ulteriori 40.000 mq. di SU, sono dunque ricompresi nell'area di pertinenza dell'insediamento produttivo, all'interno del perimetro dell'ambito AP_4 AL.

In tempi recenti l'azienda automobilistica ha acquisito due lotti contigui posti a nord di via Modena, quasi di fronte all'accesso principale, originariamente entrambi sede di attività produttive. I due lotti, ricompresi in ambito AP_1 (Aree produttive ad assetto urbanistico consolidato), erano originariamente entrambi occupati da due fabbricati produttivi dismessi. Relativamente a tali lotti Automobili Lamborghini S.p.A. ha previsto, nel rispetto dei parametri urbanistici di cui all'ambito AP_1, la demolizione dei fabbricati esistenti e la sistemazione dell'area a parcheggi pertinenziali per una capienza di circa 328 posti auto, di cui 208 di uso pubblico, in parte alberati e con superfici permeabili nella misura del 20% delle aree scoperte.

L'art. 17 comma 2 del RUE stabilisce che i parcheggi pertinenziali possono essere localizzati anche in altra unità edilizia, rispetto all'area/immobile di intervento, purché posta in un raggio di accessibilità pedonale non superiore a 500 metri, della stessa proprietà, asservita alla funzione di parcheggio pertinenziale e collegata all'unità edilizia con un percorso pedonale senza barriere architettoniche.

Per il caso di specie ricorrono tutte le condizioni previste dall'art. 17 del RUE.

La realizzazione di un nuovo parcheggio pertinenziale (denominato P.Nord) nei lotti contigui su via Modena (Ambito AP_1) non comporta pertanto variante urbanistica e può essere attuata mediante intervento edilizio diretto, poiché conforme al RUE; ciò non di meno detta dotazione sarà posta a servizio dell'intero comparto di Masterplan.



Figura 5 inquadramento territoriale dell'area oggetto di studio

2.3.1. Le esigenze che hanno dato origine alla presente proposta di Variante

Automobili Lamborghini S.p.A. ha presentato, nel 2015, un Masterplan per l'ampliamento del polo produttivo esistente, con l'ambizioso obiettivo di mettere in atto un complesso e consistente programma di interventi con lo scopo di non delocalizzare alcuna attività ma di sviluppare, all'interno dello storico stabilimento di Sant'Agata Bolognese, sia tutti gli investimenti di carattere industriale in programma che gli investimenti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale.

Il Masterplan è stato redatto e depositato nel corso dell'anno 2015 ed è stato infine approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 12 del 16/04/2016.

Fondamentalmente il Masterplan prevedeva la realizzazione di tre importanti fabbricati, l'ampliamento di alcune funzioni nonché una serie di opere esterne.

Attualmente lo stabilimento di Automobili Lamborghini S.p.A. si compone di tre linee produttive, di cui l'ultima realizzata, destinata alla costruzione del modello "Urus" è stata completata nel 2017, segnando l'ingresso di Lamborghini nel processo di innovazione tecnologica e digitale 4.0.

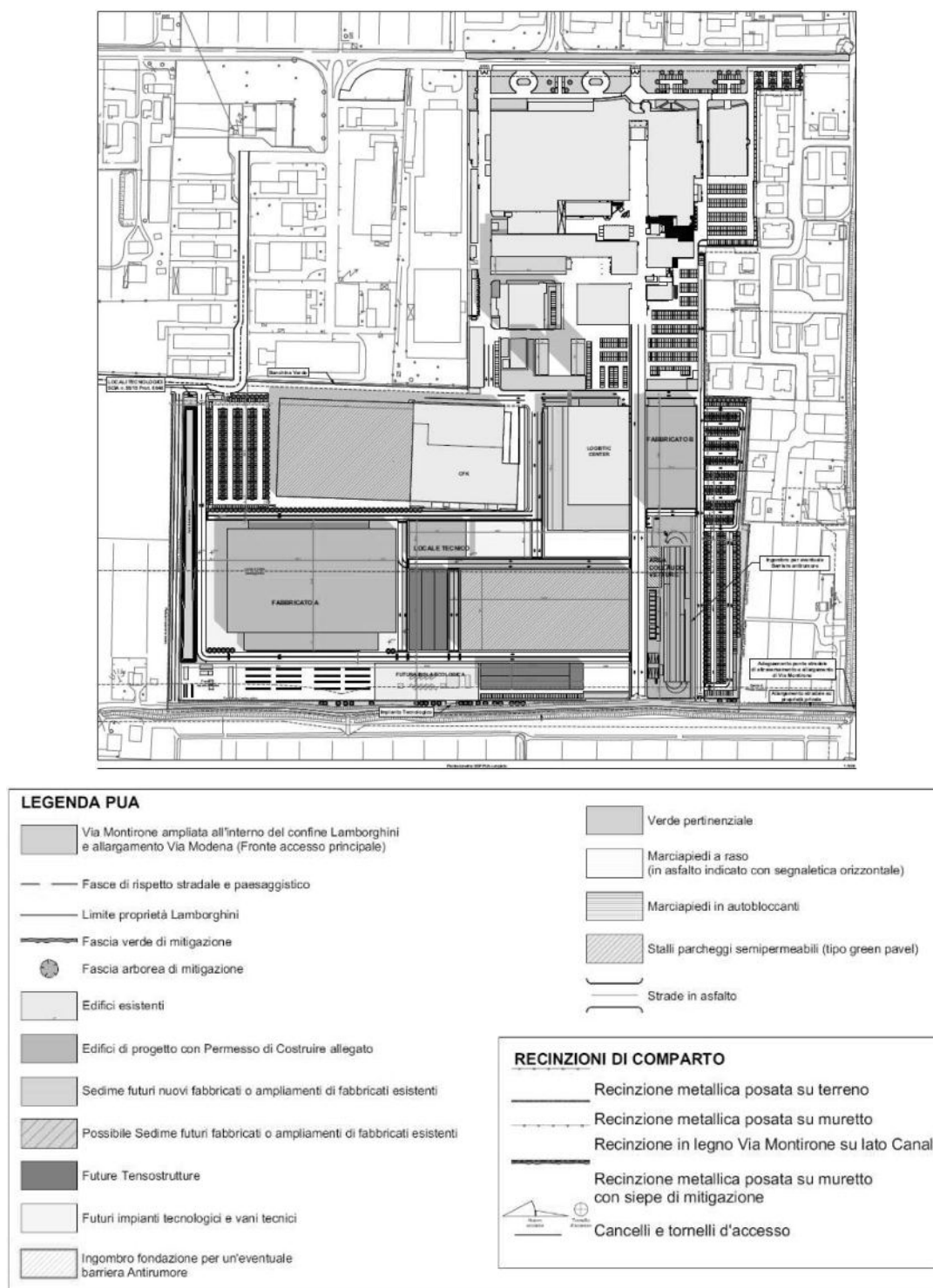


Figura 6 Schema progettuale del Masterplan approvato

Il programma di investimenti strategici continui di Automobili Lamborghini S.p.A. ha visto raddoppiare le dimensioni dello stabilimento produttivo con la creazione della "Manifattura Lamborghini" all'interno dei nuovi impianti e con l'impiego di nuove tecnologie nella sede di Sant'Agata Bolognese. Le linee produttive delle supersportive attualmente in produzione dalla fondazione dell'Azienda in poi sono state solamente riammodernate, si rende ora necessario ricostruire nuove linee di produzione innovative, collaborative ed interconnesse, dotandole delle ultime tecnologie disponibili, successive anche alla progettazione della linea Urus. È inoltre fondamentale dotare l'azienda di un laboratorio di Ricerca e Sviluppo contraddistinto da tecnologie all'avanguardia. Lamborghini vuole creare una vera e propria fabbrica del futuro, implementando tecnologie digitali e integrando processi innovativi attraverso la catena del valore.

Il programma di sviluppo del sito industriale di Sant'Agata Bolognese, trova le sue ragioni innanzitutto nella volontà di mantenere l'identità dell'azienda e del marchio in un'unica Sede dove siano presenti tutte le funzioni della società: dall'Headquarter, passando per la Ricerca e Sviluppo fino alla Produzione, nonché tutte le altre funzioni interdipendenti alle precedenti quali le Vendite, il Project Management, la Qualità, la Finanza, le Risorse Umane, gli Acquisti la Logistica e infine il Marketing.

Questa volontà di mantenere tutte le funzioni in una unica location, deriva dalla netta convinzione che i caratteri distintivi di un Marchio così esclusivo, presente su tutti i mercati del mondo, sia realizzabile principalmente mantenendo una condivisione quotidiana di cooperazione tra tutte le funzioni aziendali.

Sempre più occorre concepire processi (metodologie e tecnologie) di sviluppo che favoriscano un'interazione cross-dipartimentale, dalle fasi di definizione dei concept di prodotto/componente fino alle fasi di prototipazione, validazione sperimentale e trasferimento delle specifiche tecniche definitive per l'industrializzazione dei sistemi manifatturieri. Gli strumenti adottati nei processi di engineering devono consentire massima condivisione dei dati, delle metodologie e delle facilities progettuali e di testing disponibili, nonché un trasferimento efficace da/verso tutti gli attori coinvolti nella catena del valore e nelle fasi del life-cycle del veicolo.

Il grande investimento industriale iniziato nel 2015 per la produzione del SSUV (Super Sport Utility Vehicle) Urus ha determinato, oltre all'ampliamento dello stabilimento (da 80.000 mq a 160.000 mq), a un incremento sostanziale della capacità produttiva, nonché un incremento significativo del numero dei dipendenti. La roadmap strategica di crescita di volumi coniugata con mantenimento di qualità/cura artigianale del prodotto, livelli di personalizzazione tipica di prodotti di super lusso e costante ricerca/mantenimento dell'eccellenza tecnologica e prestazionale dei veicoli prodotti, impone una formidabile sfida tecnologica che può essere affrontata e vinta solo intraprendendo un percorso originale e specifico.

Per creare la "Fabbrica del Futuro" a Sant'Agata Bolognese Automobili Lamborghini S.p.A. ha previsto ulteriori importanti investimenti nell'innovazione delle linee di produzione delle future supersportive di lusso, oltre alla continua innovazione relativa alla produzione e alla verniciatura di monoscocche in carbonio, dei centri di Ricerca e Sviluppo e del continuo interesse in tecnologie incentrate sulla globalizzazione e sulla digitalizzazione.

La ragione principale degli investimenti in programma è da ricercarsi nella determinazione a non sentirsi appagati dai risultati, anche importanti, già ottenuti, ma di voler raccogliere le ulteriori sfide, dalla crescente complessità, che il mercato automotive si trova ad affrontare.

Al giorno d'oggi sono in atto grandi cambiamenti, legati ai cd. "mega trend" a livello globale: digitalizzazione, sostenibilità e urbanizzazione. Questi si concretizzano in una nuova cultura della mobilità per persone e merci, a standard regolatori sempre più stringenti nel rispetto della sicurezza e dell'ambiente, ed una domanda sempre più interessata alla tecnologia collegata a mobilità e servizi connessi. Oggi, il mercato automotive pone l'attenzione su veicoli ad alimentazione alternativa e riduzione dei consumi e delle emissioni. È su queste tematiche che Lamborghini sta concentrando gli investimenti dei prossimi anni.

Il raggiungimento degli obiettivi industriali e strategici di Automobili Lamborghini si fonderanno sulla creazione di:

- Tecnologie Manifatturiere 4.0 per l'aumento della produttività e della competitività, indispensabili per supportare l'obiettivo di aumento dei volumi prodotti senza alcun compromesso su qualità ed eccellenza delle super-car realizzate.
- Tecnologie Industriali per la realizzazione di prodotti con superiori livelli di personalizzazione e di qualità dei dettagli estetici, funzionali e prestazionali.
- Tecnologie per la mobilità sostenibile e per la sicurezza.

2.3.2. Gli obiettivi della proposta

Il nuovo programma di sviluppo di Automobili Lamborghini S.p.A. (cd. "Fabbrica del Futuro"), meglio descritto negli allegati "Relazione descrittiva" e "Relazione di variante urbanistica", prevede **l'ampliamento del polo produttivo da attuarsi attraverso la realizzazione di diversi interventi di nuova costruzione e ampliamenti di edifici esistenti.**

Il Masterplan allegata al progetto di ampliamento riporta le sagome di ingombro, individuate da campiture di colore diverso, dei futuri interventi, attualmente previsti, di edificazione ex-novo di fabbricati o di tensostrutture o ancora di ampliamento di fabbricati esistenti.

Per l'attuazione del nuovo programma di investimento si rende necessaria la variazione degli strumenti urbanistici comunali, quanto all'indice di utilizzazione fondiaria dell'ambito AP4_AL (passando dall'attuale Uf 0,5 mq/mq a Uf 0,6 mq/mq) allo scopo di incrementare, nell'area di pertinenza, la potenzialità edificatoria necessaria alla realizzazione dei nuovi interventi di NC/ampliamento, fermo restando i restanti parametri urbanistico-edilizi.

Nella Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT) degli interventi previsti dal progetto di ampliamento, vengono compiutamente analizzati gli impatti potenziali sul territorio in seguito all'attuazione degli stessi.

Per compensare tali impatti sul territorio, per risolvere le criticità a livello di viabilità e di spazi di parcheggio e per mantenere l'efficienza idraulica del comparto urbanistico sono stati ipotizzati alcuni interventi di mitigazione, quali ad esempio la modifica dell'impianto semaforico all'incrocio tra via Modena e via Pietrobuoni da un lato e via Pedicello dall'altro, in modo che tale impianto legga i flussi di traffico in transito, ben diversi nelle due direttrici soprattutto nelle ore di punta, e regoli di conseguenza i tempi di semaforo verde/semaforo rosso.

Le succitate opere dovranno essere realizzate previo ottenimento di specifico titolo edilizio abilitativo, e, in quanto opere esterne al comparto, nei tempi e nei modi stabiliti dalla Convenzione Urbanistica e saranno a scomputo parziale del contributo di sostenibilità.

2.3.3. I contenuti della richiesta di Variante

Il programma di sviluppo di Automobili Lamborghini S.p.A. prevede l'ampliamento del polo produttivo da attuarsi attraverso la realizzazione di diversi interventi:

- realizzazione di una tensostruttura adibita al ricovero temporaneo delle vetture finite, da realizzarsi nell'area già adibita a parcheggio con lo stesso utilizzo, collocata sul confine sud del comparto produttivo;
- NORTH PROJECT: l'ampliamento prevede la realizzazione di un fabbricato su due piani fuori terra con una superficie utile di circa mq 14.387. Al piano terra, sul lato sud, è prevista anche un'area di

handling coperta aperta su tre lati di mq 1.400 (SU al 60%). Al piano terra e al primo piano saranno ubicate aree di stoccaggio (supermarket) di componenti destinati alle linee di produzione.

- Nord Est CFK: l'ampliamento consisterà in un corpo di fabbrica a un solo piano fuori terra con superficie utile di circa mq 970, all'interno del fabbricato oggetto di questo ampliamento viene eseguita la lavorazione della fibra di carbonio.
- West CFK, denominato anche Body Shop: l'ampliamento del West CFK si svilupperà su un unico piano fuori terra per una superficie utile di circa mq 4.021 in cui verrà eseguita la lastratura della scocca, in più ci sarà una tettoia di mq 400.
- WAREHOUSE: sul lato ovest del fabbricato esistente è previsto un ampliamento di un piano fuori terra con superficie utile di circa mq 3.631. L'ampliamento comprende anche la realizzazione di due tettoie di cui una sul lato ovest e una sul lato sud-est del corpo di fabbrica esistente, il fabbricato è il magazzino della logistica del polo produttivo.
- ETC (Emission Test Center): nuovo fabbricato su due piani fuori terra avente una superficie utile di circa 4.297 mq, l'ETC è il centro di analisi delle emissioni dei gas di scarico delle autovetture.
- WAX and Foaming: nuovo fabbricato, per una superficie utile di circa di 1.200 mq dedicato al processo di ceratura e schiumatura delle cavità delle piattaforme delle vetture.
- la realizzazione di nuove aree da destinarsi a parcheggi pertinenziali

Sono previsti inoltre, in una strategia di sviluppo a lungo termine, anche i seguenti ulteriori interventi

- PAINT SHOP: l'ampliamento, per una superficie utile di circa mq 5.458, è relativo all'edificio dove si esegue la verniciatura delle scocche, dovuto all'incremento di volumi da verniciare.
- BODY SHOP step 2: l'ulteriore ampliamento a ovest del CFK per una superficie utile di circa mq 10.300 per l'ampliamento della linea di assemblaggio della scocca e per lo stoccaggio di materiale logistico.

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

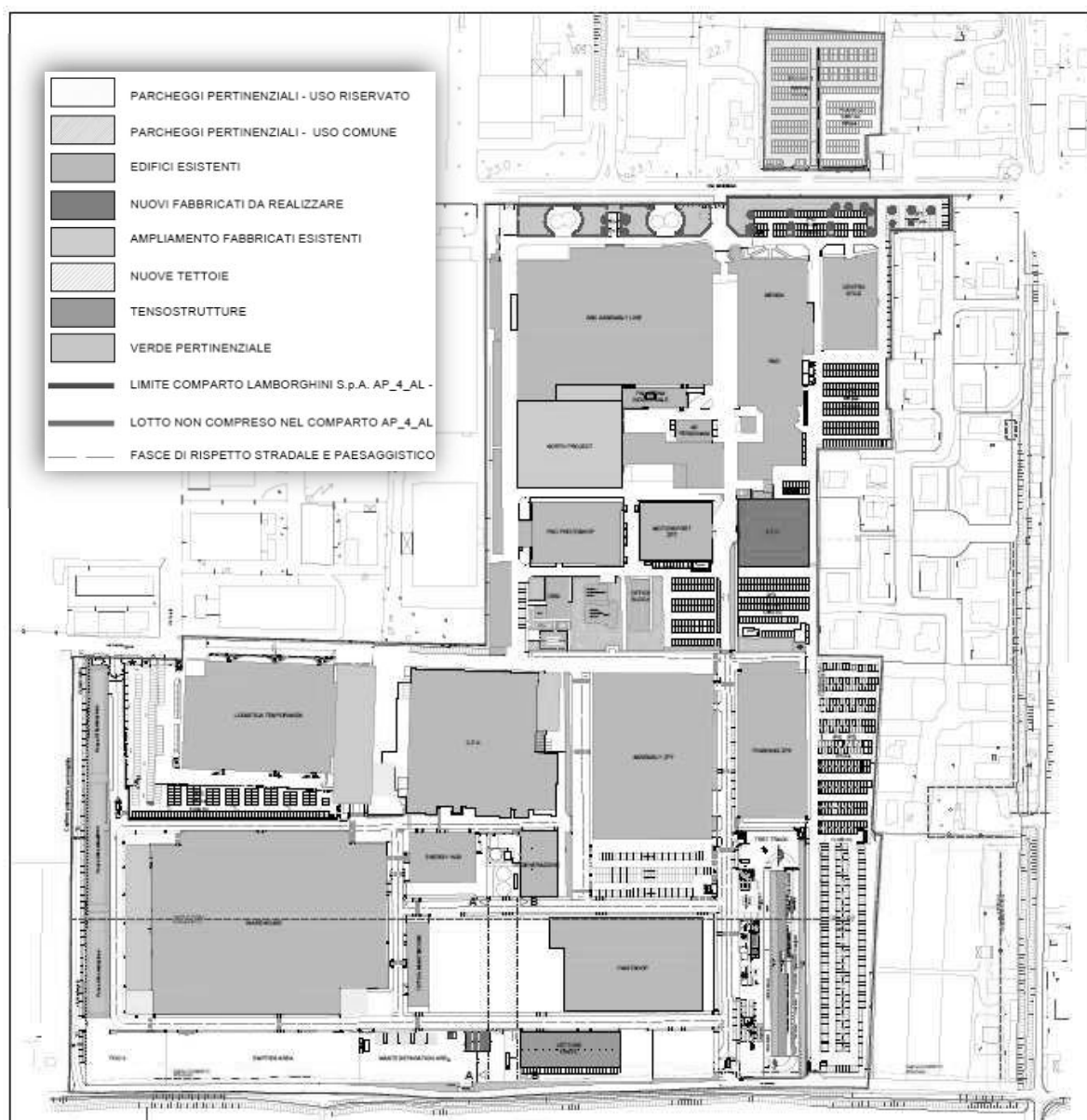


Figura 7 Schema progettuale della proposta di ampliamento del Masterplan approvato

In quanto ai due lotti contigui posti a nord di via Modena e di recente acquisizione da parte dell'azienda automobilistica, essi sono oggi ricompresi in ambito AP_1 (Aree produttive ad assetto urbanistico consolidato).

Erano originariamente entrambi occupati da due fabbricati produttivi con annessi uffici e residenza, uno dei quali, più precisamente quello collocato verso est, è già stato, in tempi recentissimi, oggetto di intervento da parte dell'azienda automobilistica; più specificamente gli interventi messi in atto, autorizzati con CILA n° 97/18 del 3/08/2018 sono stati: demolizione dei fabbricati esistenti, sistemazione dell'area esterna, con asfaltatura dell'area di sedime dei fabbricati demoliti, a parcheggio provvisorio, sostituzione della recinzione esterna, in stato di forte degrado, con una nuova recinzione in rete metallica romboidale, nonché sistemazione degli ingressi all'area, sia pedonale che carrabile.

Il secondo lotto, di dimensioni molto minori rispetto al primo, non è stato invece oggetto di alcun intervento ed è ancora in essere, seppure dismesso, il fabbricato produttivo esistente.

Relativamente a tali lotti Automobili Lamborghini S.p.A. ha previsto, nel rispetto dei parametri urbanistici di cui all'ambito AP_1, la demolizione dei fabbricati esistenti e la sistemazione dell'area a parcheggi pertinenziali

per una capienza di circa 328 posti auto, di cui 208 di uso pubblico, in parte alberati e con superfici permeabili nella misura del 20% delle aree scoperte.

L'art. 17 comma 2 del RUE stabilisce che i parcheggi pertinenziali possono essere localizzati anche in altra unità edilizia, rispetto all'area/immobile di intervento, purché posta in un raggio di accessibilità pedonale non superiore a 500 metri, della stessa proprietà, asservita alla funzione di parcheggio pertinenziale e collegata all'unità edilizia con un percorso pedonale senza barriere architettoniche.

Per il caso di specie ricorrono tutte le condizioni previste dall'art. 17 del RUE.

Per l'attuazione del progetto di ampliamento del polo produttivo Automobili Lamborghini S.p.A. si rende necessaria una **variazione degli strumenti urbanistici comunali**, riguardo ai parametri urbanistico-edilizi dell'ambito in cui ricompreso il polo produttivo medesimo.

Più precisamente, si rende necessaria la variazione degli strumenti urbanistici comunali, quanto all'indice di utilizzazione fondiaria dell'ambito AP4_AL (passando dall'attuale Uf 0,5 mq/mq a Uf 0,6 mq/mq) allo scopo di incrementare, nell'area di pertinenza, la potenzialità edificatoria (necessaria alla realizzazione dei nuovi interventi di NC/ampliamento), fermo restando i restanti parametri urbanistico-edilizi.

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

In sintesi la variazione consiste nell'attribuzione di una destinazione urbanistica univoca (quella del comparto AP 4 AL), a tutte le aree di proprietà nonché l'assegnazione dei medesimi parametri urbanistico-edilizi all'intero comparto così costituito.

Di seguito il riepilogo dei principali parametri urbanistico edilizi dell'ambito AP_AL a seguito della variante urbanistica proposta:

Parametro	PSC/RUE vigente	Variante proposta	Scostamento
Superficie fondiaria Sf	314.429 mq	314.429 mq	invariata
Indice Uf	0,50 mq/mq	0,60 mq/mq	+ 0,1 mq/mq
SU max Superficie Utile max	157.214,50 mq	188.657,40 mq	+ 31.442,90 mq
SU esistente/progetto	SU esistente/autorizzata a settembre 2019 circa 140.000 mq	SU di progetto "Fabbrica del Futuro" circa 180.000 mq	
Parcheggi di Urbanizzazione PU	5% SU di progetto È ammessa la monetizzazione	5% SU di progetto È ammessa la monetizzazione	invariato
Parcheggi di pertinenza Pp 20mq/100 mq di SU di cui almeno il 5% di uso pubblico	31.442,90 mq di cui almeno il 5% di uso pubblico	37.731,48 mq di cui almeno il 5% di uso pubblico	+ 6.288,58 mq

Superficie permeabile SP	rispetto del principio dell'invarianza idraulica	rispetto del principio dell'invarianza idraulica	invariato
Altezza max H	30 mt	30 mt	invariato
Distanza dai confini di proprietà	maggiore o uguale a mt 5,00, riducibile a mt 3,00 nel caso di pareti cieche	maggiore o uguale a mt 5,00, riducibile a mt 3,00 nel caso di pareti cieche	invariato
Distanza dai confini urbanistici	maggiore o uguale a mt 5,00, riducibile a mt 3,00 nel caso di pareti cieche	maggiore o uguale a mt 5,00, riducibile a mt 3,00 nel caso di pareti cieche	invariato
Distanza tra edifici	maggiore o uguale a mt 10,00 nel caso di pareti finestrate, mt. 8,00 nel caso di una parete cieca e una finestrata, mt. 6,00 nel caso di pareti entrambe cieche	maggiore o uguale a mt 10,00 nel caso di pareti finestrate, mt. 8,00 nel caso di una parete cieca e una finestrata, mt. 6,00 nel caso di pareti entrambe cieche	invariato
Usi	Vd. Art. 45bis del RUE	Vd. Art. 45bis del RUE	invariati

3 LA VERIFICA DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE DELLA PROPOSTA

3.1 Verifica di Conformità ai vincoli e prescrizioni

Con l'art. 51 della LR 15/2013 "Semplificazione della Disciplina edilizia" viene modificato l'art. 19 della LR 20/2000 "Carta Unica del territorio" e introdotta la Tavola dei Vincoli.

Al comma 3-quinquies viene affermato che: *"Nella Valsat di ciascun piano urbanistico è contenuto un apposito capitolo, denominato "Verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni", nel quale si dà atto analiticamente che le previsioni del piano sono conformi ai vincoli e prescrizioni che gravano sull'ambito territoriale interessato".* La Tavola dei vincoli intende *"assicurare la certezza della disciplina urbanistica e territoriale vigente e dei vincoli che gravano sul territorio e, conseguentemente, semplificare la presentazione e il controllo dei titoli edilizi e ogni altra attività di verifica della conformità degli interventi di trasformazione progettati"*.

Nel PSC di Sant'Agata Bolognese le tavole T1, T2 e T3 rappresentano la Carta Unica del Territorio recependo e coordinando le prescrizioni relative all'uso del suolo, dei vincoli territoriali, paesaggistici ed ambientali che derivano dai piani sovraordinati e dalle singole disposizioni amministrative.

Verranno dunque esaminati tali elaborati, ma per completezza e a supporto di questa valutazione verranno anche analizzati i piani sovraordinati.

I **piani esaminati** per la verifica di conformità hanno riguardato:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Piano Strutturale Comunale (PSC)
- Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)

Ulteriormente, si analizzeranno i contenuti di alcuni riferimenti della Pianificazione Settoriale, limitatamente alle tematiche ritenute di interesse ai fini del presente intervento: si tratterà della Zonizzazione Acustica Comunale e dei Piani di Gestione per il Rischio Alluvioni.

Indicazioni per la lettura dei paragrafi seguenti:

Per le diverse tavole di interesse, vengono riportati i riferimenti normativi ad esse collegate **evidenziando in grigio**, gli eventuali elementi di vincolo potenzialmente relativi al presente ambito di intervento.

Nel corso della sezione, si è poi riportata la risposta di Progetto alla specifica indicazione del Piano di riferimento (**commento in testo azzurro**); nel caso in cui lo strumento della pianificazione richiami la necessità di una risposta articolata o un maggior grado di approfondimento, il tema verrà comunque approfondito nella ValSAT nel capitolo relativo alla specifica matrice ambientale coinvolta.

3.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP Provincia di Bologna: analisi del Piano e sintesi degli approfondimenti ambientali relativi

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato approvato con **Delibera del Consiglio Provinciale n.19 dell' 30/03/04**.

Successivamente il piano è stato modificato ed aggiornato a seguito delle seguenti Varianti:

- Variante al PTCP sul sistema della mobilità provinciale (PMP), approvata con **Delibera del Consiglio Provinciale n°29 del 31/03/2009**;
- Variante al PTCP in materia di insediamenti commerciali (POIC), approvata con **Delibera del Consiglio Provinciale n°30 del 07/04/2009**;
- Variante al PTCP per il recepimento del Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione, approvata con **Delibera del Consiglio Provinciale n°15 del 04/04/2011**;
- Variante non sostanziale al PTCP per il recepimento dei Piani Stralcio per i Bacini dei Torrenti Samoggia e Senio e aggiornamenti-rettifiche di errori materiali, approvata con **Delibera del Consiglio Provinciale n°27 del 25/06/2012**;
- Variante al PTCP per modifica puntuale della perimetrazione delle zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura (tav 2B), approvata con **Delibera del Consiglio Provinciale n°36 del 24/06/2013**;
- Variante al PTCP in materia di riduzione del rischio sismico (PTCP), approvata con **Delibera del Consiglio Provinciale del n°57 del 28/10/2013**;
- Variante non sostanziale di aggiornamento al PTCP, approvata con **Delibera del Consiglio metropolitano n. 14 del 12/4/2017**

“Il PTCP costituisce atto di programmazione generale e si ispira ai principi della responsabilità, della cooperazione e della sussidiarietà nei rapporti con lo Stato, la Regione e fra gli enti locali, e della concertazione con le forze sociali ed economiche” (art.1.1).

Esso considera la totalità del territorio provinciale ed è lo strumento di pianificazione che ha il compito di indicare le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti, la localizzazione di massima delle infrastrutture e delle principali linee di comunicazione, i parchi e le riserve naturali, le linee d'intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale.

Il PTCP ha inoltre recepito integralmente le prescrizioni del Piano Territoriale Paesistico Regionale.

Al fine di rilevare i vincoli e le indicazioni di uso insistenti sull'area oggetto di studio, è stata analizzata la documentazione cartografica del PTCP costituita dalle seguenti tavole:

Tavola	Tema	Scala
Tav. 1 – Foglio I	Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali	1:25.000
Tav. 2A – Foglio I	Rischio da frana, assetto versanti e gestione acque meteoriche	1:25.000
Tav. 2B – Foglio Nord	Tutela delle acque superficiali e sotterranee	1:50.000
Tav. 2C – Foglio I	Rischio sismico – Carta provinciale degli effetti locali attesi	1:65.000
Tav. 3 – Foglio Nord	Assetto evolutivo degli insediamenti, delle reti ambientali e delle reti per la mobilità	1:50.000
Tav. 4A	Assetto strategico delle infrastrutture per la mobilità	1:100.000
Tav. 4B	Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità collettiva	1:100.000 e 1:50.000
Tav. 5 – Foglio Nord	Reti ecologiche	1:50.000

3.2.1 Tavola 1 – foglio I – Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali.

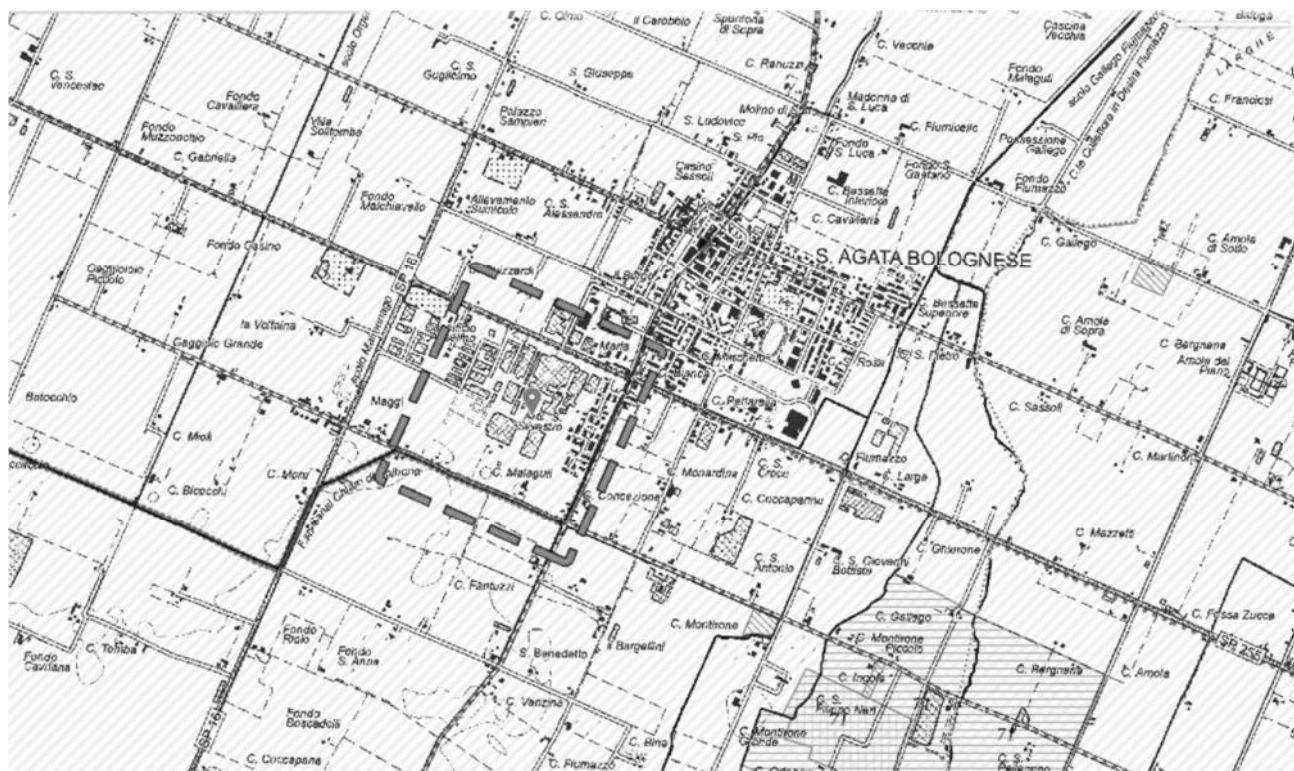


Figura 8 – stralcio di tavola 1 – foglio I del PTCP – Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali

Nello stralcio di tavola 1 – foglio I del PTCP – *Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali* l'area oggetto di studio (evidenziata con un sovrabbondante perimetro tratteggiato viola) è interessata dalla presenza di diversi elementi fra i quali:

- Reticolo idrografico minore – art. 4.2 – (Linea continua blu)
- Zona di tutela di elementi della centuriazione – art. 8.2d2 – (Barrato obliquo rosa)
- Principali canali storici – art. 8.5 – (Linea asteriscata rossa)
- Viabilità storica di prima individuazione – art. 8.5 – (Linea puntinata rossa)
- Centri storici n.235 – art. 8.3 – (Bollino rosso)

Di seguito verranno ripresi gli articoli del PTCP sopracitati, nelle parti che interessano questo studio, e verranno analizzate le eventuali situazioni di conflitto, piuttosto che di prescrizione alla progettazione.

Reticolo idrografico minore

Art. 4.2 – Alvei attivi e invasi dei bacini idrici (AA)

(il presente articolo recepisce e integra i contenuti dell'art. 18 del PTPR e dell'art. 15 del PSAI, nonché le corrispondenti norme degli altri Piani Stralcio di Assetto idrogeologico di cui all'art. 1.4)

1.(P) Definizione e Individuazione. Gli alvei attivi sono definiti come l'insieme degli spazi normalmente occupati, con riferimento ad eventi di pioggia con tempi di ritorno di 5-10 anni, da masse d'acqua in quiete od in movimento, delle superfici che li delimitano, del volume di terreno che circonda tali spazi e che interagisce meccanicamente od idraulicamente con le masse d'acqua contenute in essi e di ogni elemento che partecipa alla determinazione del regime idraulico delle masse d'acqua medesime.

Il reticolo idrografico, costituito dall'insieme degli alvei attivi, è individuato nella tav. 1 del PTCP come indicazione delle aree occupate dall'alveo attivo, oppure come asse del corso d'acqua. In questo secondo caso, quando le condizioni morfologiche non ne consentano l'individuazione in sede di PSC, le norme del presente articolo si applicano alle aree comprese entro una distanza planimetrica, in destra e in sinistra dall'asse del corso d'acqua, di 20 m per parte per il reticolo idrografico principale, di 15 m per parte per quello secondario, di 10 m per parte per quello minore e di 5 m per parte per quello minuto. Nel caso le linee di demarcazione non siano agevolmente individuabili sul terreno e siano sostanzialmente sovrapposte a curve di livello, si può far riferimento alle corrispondenti quote.

Le aree comprese tra argini continui su entrambi i lati del corso d'acqua sono comunque soggette alla normativa del presente articolo.

2.(I) **Finalità specifiche e indirizzi d'uso.** Gli alvei attivi sono destinati al libero deflusso delle acque e alle opere di regimazione idraulica e di difesa del suolo da parte delle autorità competenti, queste ultime da realizzarsi preferibilmente con tecniche di ingegneria naturalistica, tendenti a ridurre il grado di artificialità del corso d'acqua e a favorire la contestuale funzione di corridoio ecologico.

La pianificazione comunale o intercomunale, I Piani dei Parchi e i Progetti di tutela, recupero e valorizzazione di aste fluviali, alle condizioni e nei limiti derivanti dal rispetto delle altre disposizioni del presente Piano, possono prevedere nelle aree di cui al presente articolo:

- sistemazioni atte a ripristinare e favorire la funzione di corridoio ecologico, con riferimento a quanto contenuto nel Titolo 3;
- percorsi e spazi di sosta pedonali e per mezzi di trasporto non motorizzati;
- sistemazioni a verde per attività del tempo libero all'aria aperta e per la balneazione.

3.(P) **Funzioni e attività diverse e interventi ammissibili.** Negli alvei non è ammissibile qualunque attività che possa comportare un apprezzabile rischio idraulico per le persone e le cose o rischio di inquinamento delle acque o di fenomeni franosi. La presenza di attività e costruzioni per funzioni diverse da quelle di cui al precedente punto è ammissibile esclusivamente nei limiti e alle condizioni prescritte nei seguenti punti 4, 5, 6 e 7.

[...]

6.(P) **Altri interventi edilizi ammissibili.** Le costruzioni esistenti all'interno delle aree di cui al presente articolo, ad esclusione di quelle connesse alla gestione idraulica del corso d'acqua, sono da considerarsi in condizioni di pericolosità idraulica molto elevata e pertanto la Regione e i Comuni possono adottare provvedimenti per favorire, anche mediante incentivi, la loro rilocalizzazione, salvo che si tratti di costruzioni di riconosciuto interesse storico-architettonico o di pregio storico-culturale e testimoniale.

Gli incentivi sono condizionati alla demolizione della costruzione preesistente, al ripristino morfologico del suolo e la rilocalizzazione deve avvenire in area idonea al di fuori delle aree ad alta probabilità di inondazione di cui al successivo art. 4.5.

Sui manufatti ed edifici tutelati ai sensi del Titolo I del D.Lgs. 490/1999 e su quelli riconosciuti di interesse storico-architettonico o di pregio storico-culturale e testimoniale dagli strumenti urbanistici comunali sono consentiti gli interventi che siano definiti ammissibili dagli stessi strumenti, fermo restando che non sono ammissibili ampliamenti e che il cambio d'uso è ammissibile a condizione che non determini aumento di rischio idraulico.

Sugli altri manufatti ed edifici non tutelati sono consentiti soltanto:

- interventi di manutenzione,
- interventi finalizzati ad una sensibile riduzione della vulnerabilità rispetto al rischio idraulico, comunque, nel caso di edifici, senza aumenti di superficie e di volume.

Nell'abitato di Malacappa, in quanto insediamento urbano storico, sono consentite le opere di messa in sicurezza, nonché gli interventi edilizi ai sensi dell'art. A9 della L.R. 20/2000, nei limiti degli interventi di recupero (v. art. 1.5).

La realizzazione delle opere di cui sopra, escluse le opere di manutenzione, è comunque subordinata al parere favorevole dell'Autorità idraulica competente, anche sotto il profilo della congruenza con i propri strumenti di piano.

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

Gli interventi di ampliamento, previsti dall'attuale progetto oggetto di valutazione, sono dislocati all'interno del comparto e in nessun caso a distanze tali da poter creare un conflitto con le prescrizioni sopracitate e questo vale anche fascia di rispetto (10m) presente nella tavola di PSC (rimando al successivo capitolo di analisi del PSC), ma che nel PTCP non è rappresentata graficamente (viene solo richiamata in normativa).

Lo stesso canale appartiene poi al sistema delle **"acque pubbliche"**: la fascia di tutela individuata ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (150m) viene evidenziata nella stessa tavola 1 di PSC citata per l'identificazione del rispetto idrografico.

Proprio tale tutela aveva portato ad indicare, nella ValSAT del 2015 che accompagnava il progetto di Masterplan vigente (PROSPAZIO, 2015) e riguardante il progetto di ampliamento dello stabilimento Lamborghini, la seguente prescrizione *"la presenza di sistemi di mitigazione come barriere vegetali."*

E ancora: *"La parte a sud del comparto prevede la collocazione delle zone a verde permeabile, le quali non vanno a creare impatto sulla zona di tutela. In queste aree è prevista la realizzazione di una fascia di mitigazione alberata, atta a mascherare le opere di urbanizzazione e i futuri fabbricati che verranno realizzati creando una barriera verde a ridosso del confine. Inoltre, è prevista la realizzazione di una fascia di*

mitigazione alberata sul lato ovest, in corrispondenza della nuova strada ad uso pubblico, che collegherà via Montirone con via Lamborghini”.

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

Tale circostanza discende dalla necessità di conciliazione dell'intervento con altra tematica, l'allargamento della strada per motivi di sicurezza stradale, attività d'obbligo da parte dei proponenti, ratificata nella convenzione che ha suggellato l'approvazione del vigente Masterplan, come di seguito riportato (stralcio art. 3 Impegni del soggetto attuatore – punto 1.

“Il Soggetto attuatore si impegna:

...

C) a progettare e realizzare, nei tempi e nei modi stabiliti dalla Convenzione Urbanistica ed a scomputo parziale del contributo di sostenibilità per un importo di € 2.060.000,00, le seguenti opere e dotazioni territoriali funzionali all'intervento di trasformazione urbanistica del territorio, meglio individuate nell'allegata planimetria (All. 3):

- realizzazione di una rotatoria sulla SP 255 nell'intersezione con le vie 21 Aprile 1945 e Pettarella;*
- adeguamento dell'intersezione esistente fra le Strade Provinciali SP 255 e SP 16;*
- allargamento della SP 255 (fronte Lamborghini) per la creazione di idonee corsie di accumulo;*
- allargamento e adeguamento normativo della sede stradale di via Montirone e del ponte di innesto con via Pedicello, connessione con via F.Lamborghini attraverso una nuova strada di urbanizzazione, oltre alla successiva cessione a titolo gratuito delle aree di sedime stradale;*
- tombinatura di un tratto del canale consortile “Scolo Cerchia”, quale recettore della fognatura bianca del comparto produttivo, ed il relativo utilizzo della superficie sovrastante a parcheggio pubblico (circa 100 p.a.)”*

In linea generale, sia per le strade nuove sia per quelle esistenti su cui si interviene, vale infatti quanto prescritto dal DM 5 Novembre 2001 (“NORME FUNZIONALI E GEOMETRICHE PER LA COSTRUZIONE DELLE STRADE”).

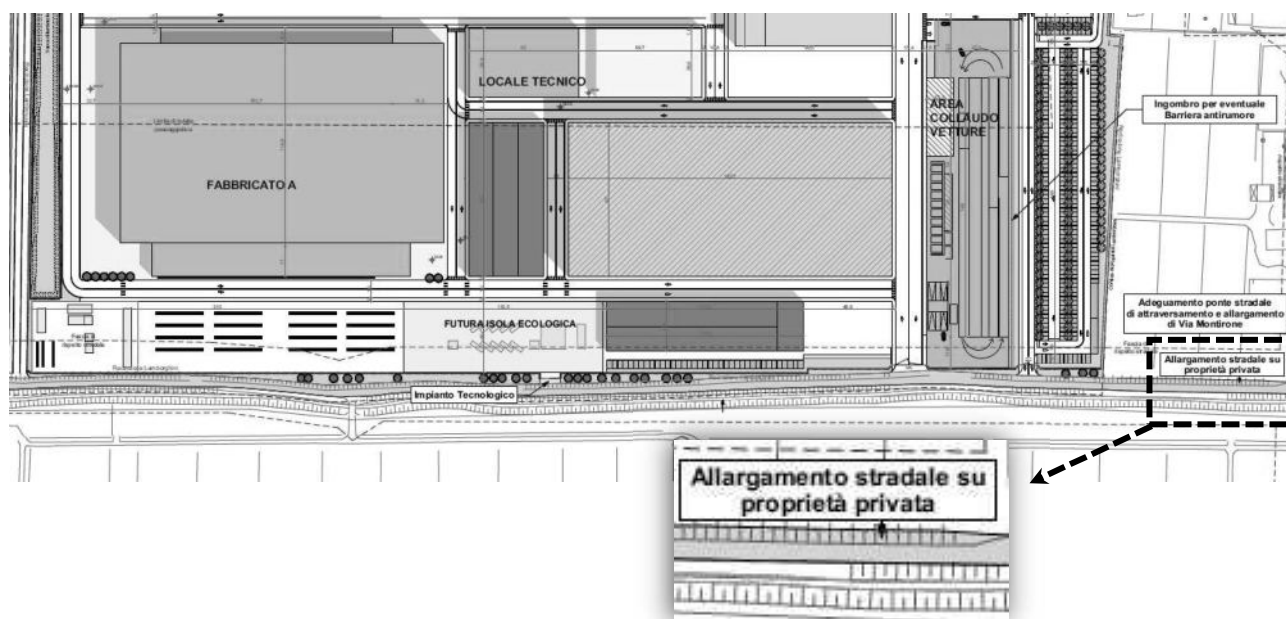
Per quanto concerne gli interventi su strade esistenti, come nel caso in questione, la norma specifica che “Interventi su strade esistenti vanno eseguiti adeguando alle presenti norme, per quanto possibile, le caratteristiche geometriche delle stesse, in modo da soddisfare nella maniera migliore le esigenze della circolazione.”

Relativamente a strade locali tipo F (come via Montirone), in ambito extraurbano la configurazione minima di riferimento della piattaforma è data da 2 corsie da 3.25 m ciascuna + 2 banchine laterali da 1 m ciascuna (per una larghezza totale di 8.5 m), sezione a cui ci si è adeguati in sede di attuazione del Masterplan, ottemperando agli obblighi di convenzione.

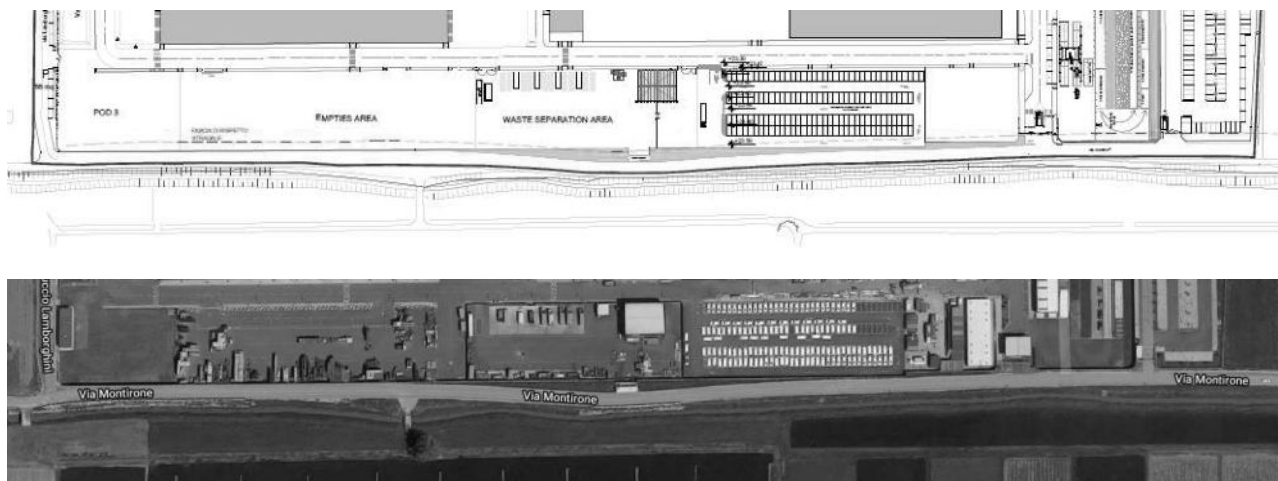
L'allargamento della strada rende oggi inattuabile la previgente prescrizione per la realizzazione della barriera vegetale, non avendo più spazio a sufficienza per la piantumazione fra strada e area produttiva.

Detta condizione di assenza di spazio viene descritta graficamente attraverso il confronto dei due stralci planimetrici seguenti, il primo tratto dagli elaborati di progetto del Masterplan Vigente, ove si evidenziava la porzione di proprietà privata oggetto di cessione, per l'allargamento della strada; il secondo, a rappresentazione dell'attuale stato dei luoghi, stato dei luoghi ulteriormente descritto mediante foto aerea dedicata.

Stralcio tavola di progetto di Masterplan



Stato attuale dei luoghi



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

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

Per detti interventi sono già stati avviati i rispettivi procedimenti di rilascio dell'autorizzazione paesaggistica in via ordinaria (rispettivamente pratica n.49/2019 e pratica n.164/2019) ai sensi del D.LGS. 42/2004.

Detti procedimenti risultano in corso.

Si allegano a tal fine, per ciascun intervento, copia della Relazione paesaggistica e del Render di progetto già presentati

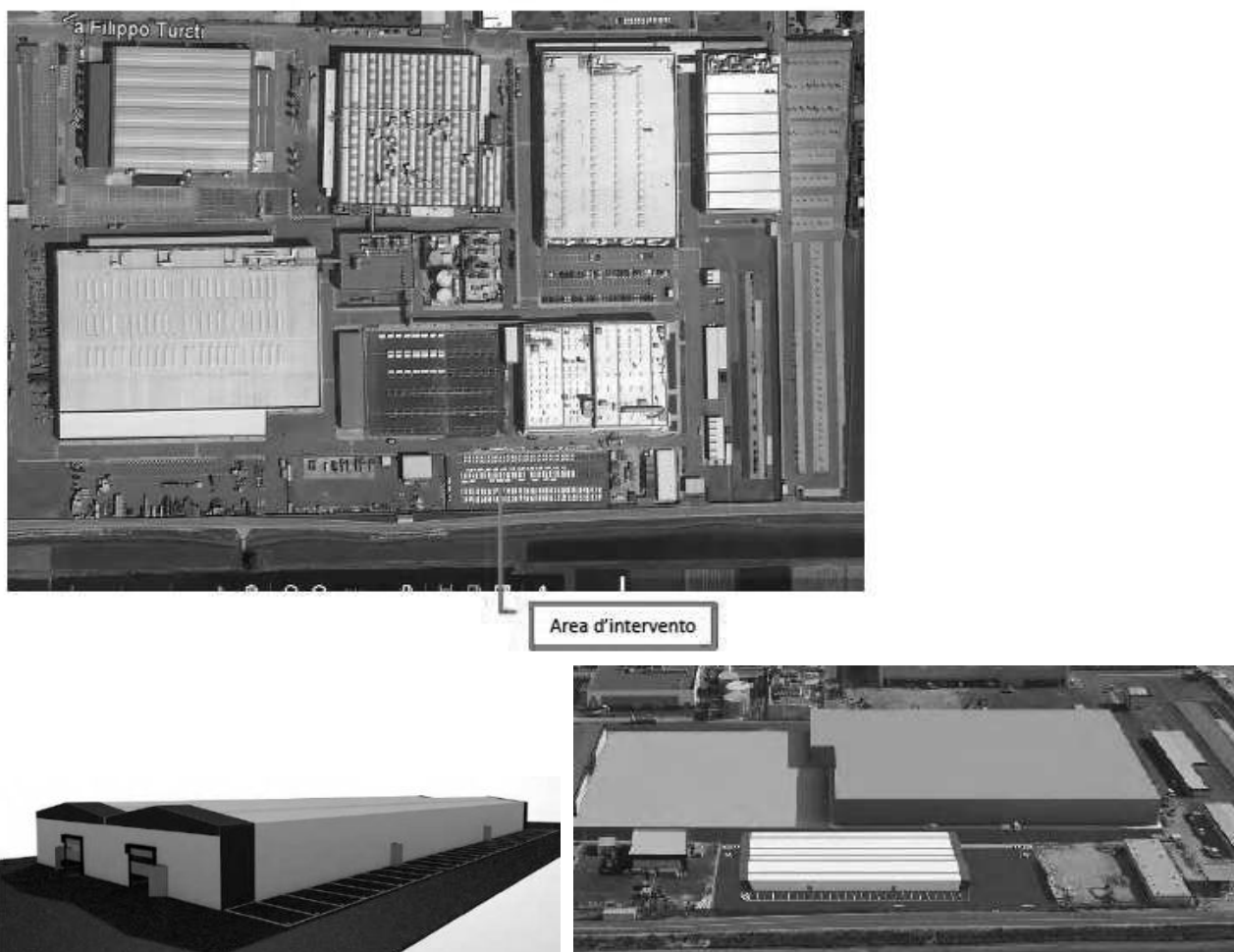


Figura 9 – Localizzazione area di intervento per la tensostruttura e foto inserimenti tratti dalla relazione paesaggistica prodotta a corredo del progetto specifico

In particolare, con riferimento al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica per l'intervento della tensostruttura adibita al ricovero temporaneo delle vetture finite (pratica n. 164/20199, la relazione paesaggistica conclude come di seguito stralciato:

“Indicazione delle opere di mitigazione visive ed ambientali adottate.

L'intervento è all'interno del complesso di Automobili Lamborghini spa, essa è un'area prettamente industriale con recinzione lungo il confine composta da rete metallica e ombreggiante.

Come si evince dalla presente relazione l'unico punto di particolare interesse è dato dalla presenza del Canal Chiaro di Valbona, ma tale presenza non si percepisce dall'area d'intervento, sia per l'area industriale edificata che per la recinzione, né l'intervento altera la percezione dell'attuale stato di fatto.”

Stando dunque alle considerazioni sviluppate da parte del tecnico estensore della nuova relazione paesaggistica redatta in conformità al D.P.C.M. 12/12/05, apparirebbe dunque superata la prescrizione previgente, oltre ad essere oggi non più attuabile, per le motivazioni su esposte.

Zona di tutela di elementi della centuriazione

Art. 8.2 - Zone ed elementi di interesse storico-archeologico

(il presente articolo recepisce e integra gli art. 21 e 31 del PTPR)

1.(D) Definizione. I beni di interesse storico-archeologico di cui al presente articolo, costituiti da zone ed elementi, sono comprensivi delle:

- presenze archeologiche accertate e vincolate ai sensi di leggi nazionali o regionali, di atti amministrativi o di strumenti di pianificazione dello Stato, della Regione, di enti locali, ovvero presenze archeologiche motivatamente ritenute esistenti in aree o zone anche vaste;
- presistenze archeologiche che hanno condizionato continuativamente la morfologia insediativa, quale l'impianto storico della centuriazione i cui elementi caratterizzanti sono: le strade; le strade poderali ed interpoderali; i canali di scolo e di irrigazione disposti lungo gli assi principali della centuriazione; i tabernacoli agli incroci degli assi; le case coloniche; le piantate ed i relitti dei filari di antico impianto orientati secondo la centuriazione, nonché ogni altro elemento riconducibile, attraverso l'esame dei fatti topografici, alla divisione agraria romana.

[...]

AREE ED ELEMENTI DELLA CENTURIAZIONE

d1) zona di tutela della struttura centuriata, cioè aree estese ed omogenee in cui l'organizzazione della produzione agricola e del territorio segue tuttora la struttura centuriata come si è confermata o modificata nel tempo;

d2) zona di tutela di elementi della centuriazione, cioè aree estese nella cui attuale struttura permangono segni, sia localizzati sia diffusi, della centuriazione.

[...]

Disciplina di tutela delle aree ed elementi della centuriazione. Le aree ricadenti nelle zone di cui alle lettere d1) e d2) del punto 2 fanno parte di norma del territorio rurale e sono conseguentemente assoggettate alle disposizioni di cui al Titolo 11, con le ulteriori prescrizioni seguenti:

- nelle zone di tutela della struttura centuriata di cui alla lettera d1) del punto 2 è fatto divieto di alterare le caratteristiche essenziali degli elementi caratterizzanti l'impianto storico della centuriazione, di cui al punto 1 del presente articolo; tali elementi devono essere tutelati e valorizzati anche al fine della realizzazione delle reti ecologiche di cui al Titolo 3. Qualsiasi intervento di realizzazione, ampliamento e rifacimento di infrastrutture viarie e canalizie deve possibilmente riprendere gli analoghi elementi lineari della centuriazione, e comunque essere complessivamente coerente con l'organizzazione territoriale e preservare la testimonianza dei tracciati originari e degli antichi incroci;
- nelle zone di tutela degli elementi della centuriazione di cui alla lettera d2) del punto 2 valgono le medesime prescrizioni fino a quando i Comuni, attraverso il proprio strumento urbanistico generale, sentito il parere della competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, non abbiano esattamente individuato gli elementi caratterizzanti l'impianto storico della centuriazione, di cui al punto 1 del presente articolo, e dettato le prescrizioni per la loro tutela, anche attraverso una loro valorizzazione ai fini della realizzazione delle reti ecologiche di cui al Titolo 3, ove e fino a quando gli strumenti di pianificazione comunali non abbiano definito gli interventi ammissibili sulle singole unità edilizie esistenti, in conformità all'art. A-9 della L.R. 20/2000 ovvero alle corrispondenti precedenti disposizioni della L.R. 47/78, sono consentiti unicamente gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di restauro e risanamento conservativo;
- gli interventi di nuova edificazione, sia di annessi rustici che di unità edilizie ad uso abitativo funzionali alle esigenze di addetti all'agricoltura, eventualmente previsti, devono essere coerenti con l'organizzazione territoriale e di norma costituire unità accorpate urbanisticamente e paesaggisticamente con l'edificazione preesistente.

8.(P) Interventi ammissibili. Nell'ambito delle zone di cui alle lettere d1) e d2) del punto 2, oltre all'ordinaria utilizzazione agricola del suolo e l'attività di allevamento, esclusivamente in forma non intensiva se di nuovo impianto, e fermo restando che ogni intervento incidente il sottosuolo, ai sensi delle disposizioni vigenti, deve essere autorizzato dalla competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, sono comunque consentiti:

- a) qualsiasi intervento sui manufatti edilizi esistenti, qualora definito ammissibile dagli strumenti urbanistici comunali;

[...]

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

A seguito dell'ampliamento avvenuto nel 2015, così come autorizzato in rispondenza agli strumenti urbanistici allora vigenti ed in presenza del succitato vincolo, si è assistito allo sviluppo del polo produttivo realizzando fabbricati, manufatti, aree dedicate alla sosta ecc. in ampliamento su porzioni di territorio a

precedente uso agricolo, mentre ad oggi, ed ai fini della presente Variante, detto vincolo potrebbe parzialmente perdere di significato prevedendosi un aumento di SU interno all'area di sedime dello stabilimento attuale, intervenendo mediante ampliamenti e/o nuove realizzazioni su aree già urbanizzate.

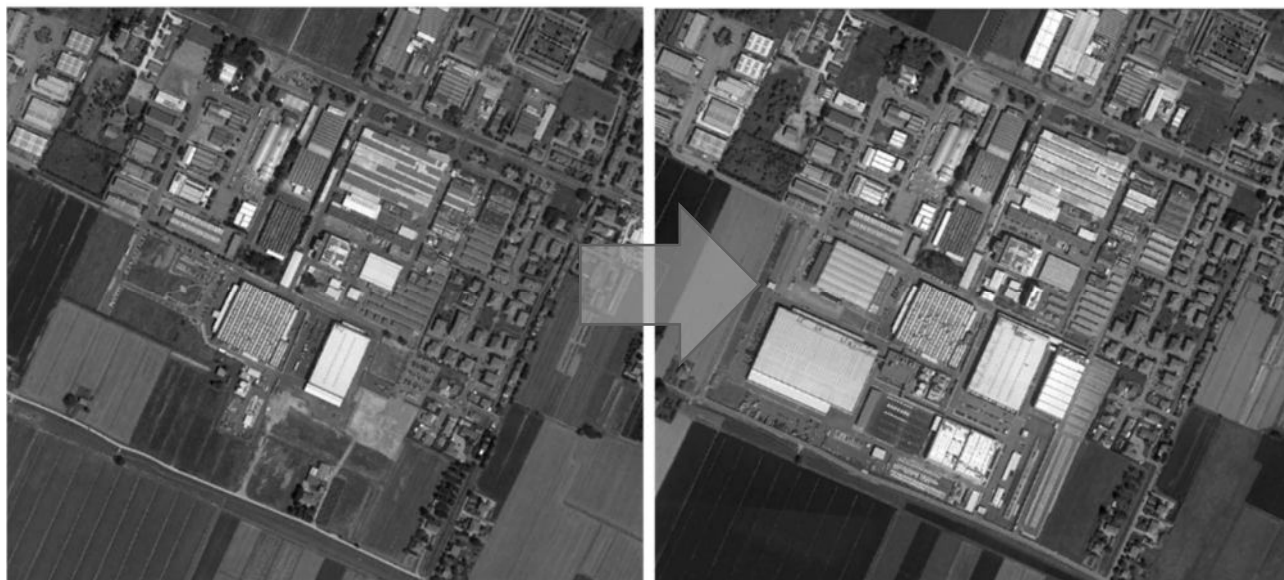


Figura 10 stato attuale (2019) del comparto Lamborghini a seguito dell'ampliamento approvato nel 2015

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

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

L'analisi preliminare di fotografie aeree e satellitari della zona, già prevalentemente urbanizzata, non ha evidenziato la presenza di anomalie o particolarità utili a fini archeologici nell'area interessata dai lavori.

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

La parte settentrionale del comparto, invece, definita "storica" in quanto edificata a partire dagli anni Sessanta del Novecento, non è mai stata oggetto di alcun tipo di indagine archeologica preventiva.

Dalla valutazione della documentazione raccolta (Vedasi relazione prodotta dal Museo Archeologico allegata al progetto), vista la tipologia delle opere in progetto, considerate le differenti situazioni conoscitive pregresse tra la zona settentrionale "storica" e l'ampliamento meridionale del comparto produttivo Lamborghini, considerata l'ubicazione in prossimità o in sovrapposizione con zone che hanno restituito rilevanti resti archeologici già a partire dagli strati più superficiali, la succitata relazione di riferimento indica per l'intervento in oggetto un rischio archeologico medio e si segnala l'opportunità di effettuare sondaggi archeologici preliminari relativamente ai nuovi fabbricati n. 1, n. 2 e n. 3 e controlli archeologici in corso d'opera relativamente ai nuovi fabbricati n. 4, n. 5 e n. 6, da concordare con il referente funzionario della Soprintendenza che ne curerà la direzione scientifica; segnala l'opportunità, inoltre, di effettuare una campagna di carotaggi geognostici presso i fabbricati oggetto di fondazioni su pali, fino alla profondità di -30 m per gli edifici n. 1 e n. 2 e fino alla profondità di -20 m per gli edifici n. 4, n. 5 e n. 6.

A fronte della documentazione prodotta, riportiamo di seguito quanto risposto da parte della Soprintendenza, in merito alla tematica su sintetizzata.



Bologna

Spett.le Automobili Lamborghini S.p.A
c/o
Ing. Marco Baraldi
Studio Tecnopolis
via Toscana n. 19
40069 Zola Predosa (BO)
marco.baraldi@tecnopolis.it

S.p.a.

Museo Archeologico Ambientale
via Marzocchi 17
40017 San Giovanni in Persiceto (Bo)
agen.ter@pec.it

Prot. n. ... Prov. Archivio ...
Clavo. 34.43.04/40.5 Allegati ...

risposta al foglio del 24/01/2020
pervenuto il ... 24/01/2020
(ns. prot. 10002262-A del 05/02/2020)

Oggetto: Comune di S. Agata Bolognese (BO), via Modena 12
Tutela della potenzialità archeologica del Comune di S. Agata Bolognese
Proprietà: Automobili Lamborghini S.p.A
Richiedente: Automobili Lamborghini S.p.A
Lavori di realizzazione di nuovi fabbricati in variante all'ampliamento dell'insediamento produttivo di Automobili Lamborghini S.p.A
Istanza di autorizzazione ai sensi dell'art. 22 NTA del PSC vigente
Parere di competenza

In riferimento all'istanza di autorizzazione di cui all'oggetto:

- verificati i precedenti agli atti;
- preso atto dei lavori previsti nel progetto pervenuto;
- richiamato che i lavori ricadono all'interno della zona di tutela degli elementi della centuriazione SA.47 sia nell'area di potenziale rischio archeologico SG.119 (Carta delle Tutele degli Elementi di interesse storico-architettonico e/o testimoniale del PSC 2009 di Terre d'Acqua);
- considerato che nel corso delle indagini preventive condotte negli anni passati in occasione dei lavori eseguiti nell'area meridionale del comparto sono state rinvenute le aree di accertata e rilevante consistenza archeologica SA.57 (resti della prima età del ferro a partire da -0,40 m dal piano di campagna) e SA.58 (resti di età romana a circa -1,20 m dal piano di campagna);
- considerato che la tensostruttura n. 3 si colloca parzialmente in coincidenza con l'area di accertata e rilevante consistenza archeologica SA.58, mentre il medesimo fabbricato n. 3 e l'edificio n. 1 "North Project" si trovano ipoteticamente in sovrapposizione con il tracciato di un cardine non persistente della centuriazione romana;
- considerate le differenti specifiche progettuali dei 6 edifici previsti;

tutto ciò richiamato e premesso, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, ritiene che l'opera di cui all'oggetto sia da sottoporre alla procedura di verifica archeologica preventiva prevista dall'art. 22 NTA del PSC vigente, secondo le modalità di sotto indicate:

- a) lettura geo-archeologica dei carotaggi eseguiti o da eseguirsi nell'area dei nuovi fabbricati n. 1, n. 2, n. 4, n. 5, n. 6;
- b) esecuzione di sondaggi archeologici preliminari relativamente ai nuovi fabbricati n. 1, n. 2 e n. 3
- c) controlli archeologici in corso d'opera relativamente ai nuovi fabbricati n. 4, n. 5 e n. 6.

Le indagini dovranno essere eseguite con oneri non a carico di questo Ufficio, da parte di personale specializzato (archeologi e geo-archeologi), secondo le indicazioni fornite da questa Soprintendenza, che assumerà la Direzione scientifica.

Si fa inoltre condizione di dare a questa Soprintendenza comunicazione scritta della data di inizio dei lavori con un anticipo di almeno 10 giorni lavorativi, indicando il nominativo della ditta archeologica incaricata.

A seguito dei risultati delle indagini preventive, questo Ufficio rilascerà il parere definitivo o valuterà eventuali ulteriori prescrizioni.

LA SOPRINTENDENTE
Cristina Ambrosini

Viabilità storica di prima individuazione e principali canali storici

Art. 8.5 – Elementi di interesse storico-testimoniale: le strutture e infrastrutture insediative storiche

(il presente articolo recepisce e integra l'art. 20 comma 1 lett. b e l'art. 24 del PTPR)

1.(P) Il PTCP contiene una prima individuazione degli elementi di interesse storicotestimoniale e, per ogni tipologia di elementi, detta la disciplina generale per la loro tutela, nonché le condizioni e i limiti per la loro trasformazione o riuso, secondo quanto riportato nei punti seguenti.

2.(D) **Viabilità storica: definizione e individuazione.** La viabilità storica è definita dalla sede viaria storica, comprensiva degli slarghi e delle piazze urbane, nonché dagli elementi di pertinenza ancora leggibili, indicativamente: ponti e ponti-diga, trafori, gallerie, pilastri ed edicole, oratori, fontane, mura, parapetti, muri di contenimento, case cantoniere, edifici storici di servizio (ospitali, poste, alberghi, dogane), postazioni di guardia (garitte e simili), edifici religiosi (santuari) e militari (rocche, torri, ecc.), cavalcavia, sottopassi, fabbricati di servizio ferroviario e tramviario, arredi (cartelli isolati ed affissi agli edifici, scritte, illuminazione pubblica, manufatti civili per l'approvvigionamento idrico, per lo scolo delle acque, ecc.), cabine elettriche, magazzini per lo stoccaggio delle merci, portici, scalinate o gradinate, marciapiedi e banchine, arredo vegetazionali (siepi, filari di alberi, piante su bivio, ecc.). Il PTCP contiene una prima individuazione della viabilità storica nella tav. 1.

Il PSC recepisce, verifica e integra tale prima individuazione, utilizzando la metodologia di analisi di cui all'Allegato 3 della Relazione.

3.(D) **Disciplina di tutela.** La sede viaria storica non può essere soppressa né privatizzata o comunque alienata o chiusa salvo che per motivi di sicurezza e di pubblica incolumità; devono essere inoltre salvaguardati gli elementi di pertinenza i quali, se di natura puntuale (quali pilastri, edicole e simili), in caso di modifica o trasformazione dell'asse viario, possono anche trovare una differente collocazione coerente con il significato percettivo e funzionale storico precedente. Il PTCP detta i criteri generali per la tutela della viabilità storica articolandoli in base al ruolo da questa rappresentato attualmente. Il PSC, sottopone a specifiche prescrizioni di tutela la viabilità storica sulla base della seguente articolazione e in conformità ai seguenti indirizzi.

a) Per la viabilità non più utilizzata interamente per la rete della mobilità veicolare, ed avente un prevalente interesse paesaggistico e/o culturale, il PSC provvede ad individuare dettagliatamente il tracciato e gli elementi di pertinenza ancora leggibili, e in particolare i tratti viari soggetti al pericolo di una definitiva scomparsa, al fine del recupero del significato complessivo storico di tale tracciato, eventualmente da valorizzare per itinerari di interesse paesaggistico e culturale. Tale viabilità non deve essere alterata nei suoi elementi strutturali (andamento del tracciato, sezione della sede stradale, pavimentazione, elementi di pertinenza) e se ne deve limitare l'uso, ove possibile, come percorso alternativo non carrabile.

b) Per la viabilità d'impianto storico tutt'ora in uso nella rete della mobilità veicolare, che svolga attualmente funzioni di viabilità principale o secondaria o di scorrimento o di quartiere, come definite ai sensi del Codice della Strada, deve essere tutelata la riconoscibilità dell'assetto storico di tale viabilità in caso di modifiche e trasformazioni, sia del tracciato che della sede stradale, attraverso il mantenimento percettivo del tracciato storico e degli elementi di pertinenza.

c) Per la viabilità d'impianto storico tutt'ora in uso nella rete della mobilità veicolare, che svolga attualmente funzioni di viabilità locale, come definita ai sensi del Codice della Strada, deve essere tutelato l'assetto storico ancora leggibile, sia fisico, percettivo sia paesaggistico-ambientale e ne va favorito l'utilizzo come percorso per la fruizione turistico-culturale del territorio rurale, anche attraverso l'individuazione di tratti non carrabili (ciclo-pedonali), nonché ne va salvaguardata e valorizzata la potenziale funzione di corridoio ecologico. In particolare, sono da evitare allargamenti e snaturamenti della sede stradale (modifiche dell'andamento altimetrico della sezione stradale e del suo sviluppo longitudinale, modifiche alla pavimentazione e al fondo stradale). In caso di necessità di adeguamento del tratto viario alle disposizioni strutturali del Codice della Strada, sono da preferire soluzioni alternative all'allargamento sistematico della sede stradale, quali la realizzazione di spazi di fermata, "piazze", per permettere la circolazione in due sensi di marcia alternati, introduzione di sensi unici, l'utilizzo di apparecchi semaforici, specchi, ecc. Le strade

locali che non risultino asfaltate devono di norma rimanere tali. E' da preferire il mantenimento dei toponimi storici se ancora utilizzati. La dotazione vegetazionale (filari di alberi, siepi) ai bordi della viabilità è da salvaguardare e potenziare e/o ripristinare, anche ai fini del raccordo naturalistico della rete ecologica di livello locale, ai sensi del Titolo 3 delle presenti norme. In tutti i casi di cui sopra, i tratti di viabilità storica ricadenti nei centri storici, comprese le aree di integrazione storico-ambientale e paesaggistica sono regolati dalla disciplina prevista nei medesimi piani per le zone storiche, con particolare riferimento alla sagoma, al fondo stradale e ai tracciati, nonché agli elementi di pertinenza.

[...]

Sistema storico delle acque derivate: definizione e individuazione. Il sistema storico delle acque derivate e delle acque storiche è costituito dai ponti e navigli storici, dagli alvei abbandonati, nonché dai manufatti idraulici quali chiuse, sbarramenti, molini, centrali idroelettriche, lavorieri, acquedotti, argini, canali e condotti. Il PTCP riporta una prima individuazione del sistema storico delle acque derivate e delle acque storiche nella tav. 1. Il PSC recepisce e verifica tale prima individuazione e provvede alle eventuali integrazioni.

8.(D) Disciplina di tutela. I PSC sottopongono a specifiche prescrizioni di tutela il sistema storico delle acque derivate e delle acque storiche e relative pertinenze.

9.(I) Il sistema storico delle acque derivate e delle acque storiche e i singoli elementi ancora leggibili sono da valorizzare per il ruolo culturale e paesaggistico che rivestono, attraverso l'individuazione di forme di fruizione tematica del territorio urbano e rurale, anche ai fini conoscitivi dell'uso storico delle tecnologie idrauliche.

I singoli vettori sono da valorizzare inoltre nel loro potenziale ruolo di connettori naturalistico-ambientali nell'ambito del progetto di rete ecologica di livello locale e provinciale, di cui al Titolo 3, attraverso il mantenimento, il potenziamento o il ripristino della vegetazione lungo i vettori stessi. La Provincia promuove il coordinamento normativo e dei criteri di classificazione e di conseguente gestione e manutenzione, tra gli Enti gestori e i Comuni interessati territorialmente dalla continuità di stessi vettori idraulici.

Come già anticipato nel paragrafo precedente, gli elementi di valenza storico paesaggistica che insistono in adiacenza al comparto Lamborghini e quindi all'area oggetto di valutazione sono il Canale Chiaro di Valbona e la viabilità storica in particolare via Montirone nella parte Sud e via Modena nella parte Nord del comparto.

Come detto, nessuno di questi elementi viene interessato attivamente dagli interventi previsti dal progetto in corso di valutazione.

L'ampliamento e l'annessione del parcheggio denominato "Pnord" al comparto Lamborghini allo stato di progetto attuale non prevede modifiche all'assetto viabilistico di via Modena che quindi non subirebbe alterazioni. Si ritiene tuttavia opportuno soffermarsi sul fatto che l'aumento dell'offerta di sosta, a seguito dell'acquisizione del parcheggio "PNord", incrementa inevitabilmente anche il numero di attraversamenti pedonali della SP255 (via Modena).

Questa strada corre per quasi 1km dritta e senza interruzioni dalla rotatoria ad Est (SP255 – SP16) sino al primo semaforo in ingresso alla città ad Ovest. Su questa strada il limite di velocità è fissato a 50km/h, ma proprio per le succitate caratteristiche funzionali si presta a permettere di raggiungere in tempi brevi velocità ben più elevate di quella limite, riducendosi di conseguenza la sicurezza degli attraversamenti pedonali, attualmente a raso.



Figura 11 visuale streetview maggio 2019 dell'attraversamento pedonale tra il parcheggio PNord e lo stabilimento Lamborghini

Si suggerisce di valutare la possibilità realizzativa, in accordo con l'Amministrazione che ha in gestione la strada, di un attraversamento pedonale rialzato o in alternativa una piccola isola salvagente per spezzare l'attraversamento e creare un ostacolo fisico che porti al rallentamento dei transiti, obiettivo magari da raggiungere anche grazie all'ausilio di adeguata cartellonistica, piuttosto che evidenziazione luminosa dell'attraversamento, a terra (led lungo l'attraversamento) o dall'alto (lampioni a fascio luminoso direzionale orientato sull'attraversamento).

Centri storici n. 235

Art. 8.3 – Centri storici

Testo non riportato

Il centro storico n.235 corrispondente con il centro storico di Sant'Agata Bolognese è indicato con un generico bollino rosso sulla Tavola 1 del PTCP.

L'area di interesse su cui sono previsti gli interventi non è in corrispondenza e tanto meno nelle vicinanze del perimetro del centro storico, al contrario siamo in un'area a destinazione d'uso produttivo.

In conseguenza a ciò non sono rilevati conflitti con tale indicazione.

3.2.2 Tavola 2A – foglio I – Rischio da frana, assetto versanti e gestione acque meteoriche

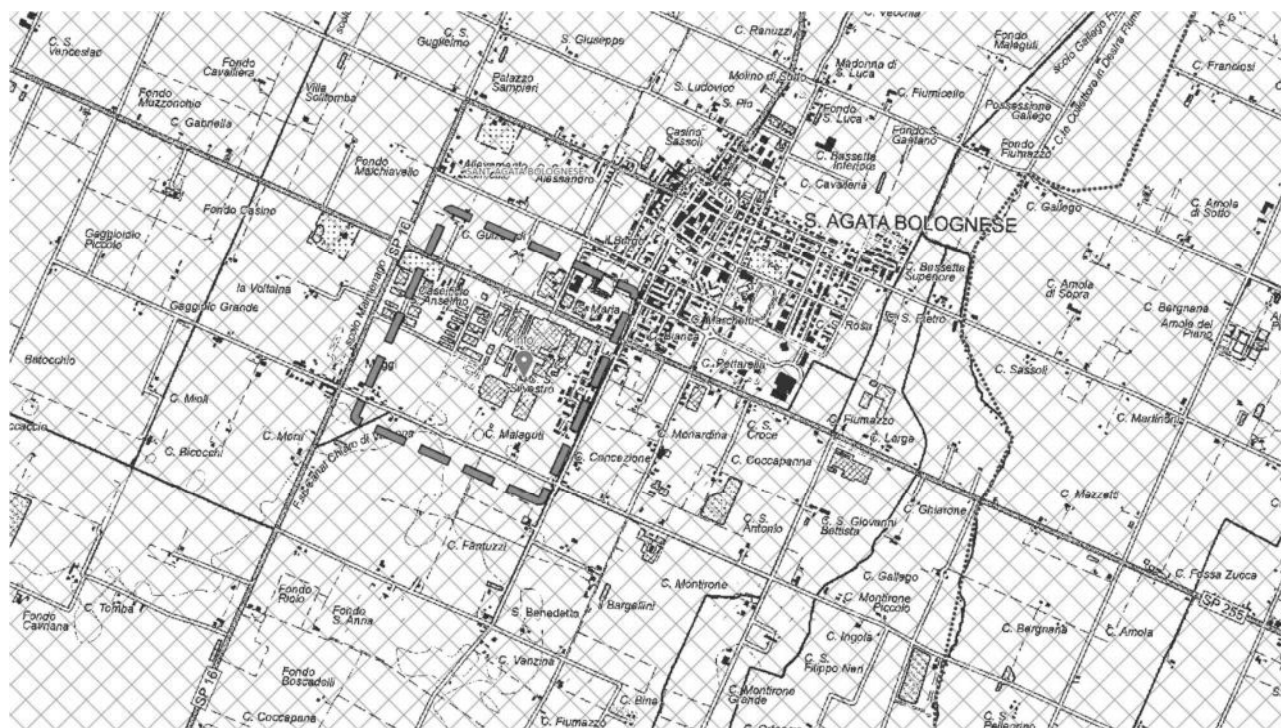


Figura 12 stralcio di Tavola 2 - foglio I – Rischio di frana, assetto versanti e gestione acque meteoriche

Nello stralcio di tavola 2A – foglio I del PTCP – *Rischio di frana, assetto versanti e gestione acque meteoriche* l'area oggetto di studio (evidenziata con un sovrabbondante perimetro tratteggiato viola) è interessata dalla presenza di un solo elemento

- Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura – art. 4.8 – (Grigliato arancione)

Di seguito verrà ripreso l'articolo del PTCP sopracitato, nelle parti che interessano questo studio, e verranno analizzate le eventuali situazioni di conflitto, piuttosto che di prescrizione alla progettazione.

Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura

Art. 4.8 – Gestione dell'acqua meteorica

(il presente articolo recepisce e integra i contenuti dell'art. 20 del PSAI, nonché le corrispondenti norme degli altri Piani Stralcio di Assetto idrogeologico di cui all'art. 1.4)

1.(P) Al fine di non incrementare gli apporti d'acqua piovana al sistema di smaltimento e di favorire il riuso di tale acqua, negli ambiti di controllo degli apporti d'acqua, come individuati nella tav. 2A, i Comuni in sede di redazione o adeguamento dei propri strumenti urbanistici, prevedono per i nuovi interventi urbanistici (v.) e comunque per le aree non ancora urbanizzate, la realizzazione di sistemi di raccolta delle acque di tipo duale, ossia composte da un sistema minore costituito dalle reti fognarie per le acque nere (v.) e le acque bianche contaminate ABC (v.), e un sistema maggiore costituito da sistemi di laminazione per le acque bianche non contaminate ABNC (v.). Il sistema maggiore deve garantire la laminazione delle acque meteoriche per un volume complessivo di:

- almeno 500 metri cubi per ettaro di superficie territoriale, ad esclusione delle superfici permeabili destinate a parco o a verde compatto, nelle aree ricadenti nell'Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura (tale esclusione non vale nel bacino del Navile e Savena Abbandonato, che è regolato dalle misure più restrittive previste dal Piano Stralcio per il sistema idraulico "Navile-Savena Abbandonato");
- almeno 200 metri cubi per ettaro di superficie territoriale, ad esclusione delle superfici permeabili destinate a parco o a verde compatto, per le aree ricadenti nell'Ambito di controllo degli apporti d'acqua in collina zona A,
- almeno 100 metri cubi per ettaro di superficie territoriale, ad esclusione delle superfici permeabili destinate a parco o a verde compatto, per le aree ricadenti nell'Ambito di controllo degli apporti d'acqua in collina zona B.

Il volume complessivo può essere garantito anche attraverso un progetto di sistemazione organica delle reti di raccolta e smaltimento delle acque. I Comuni ricadenti all'interno del perimetro dei bacini montani, come individuato nella tav. 2A, al fine di non incrementare gli apporti d'acqua piovana al sistema di smaltimento fognario, dovranno privilegiare il recapito delle acque meteoriche ABNC (v.) nella rete idrografica, includendo eventualmente anche sistemi naturali di trattamento e smaltimento delle ABC (v.) in alternativa alla loro deviazione in fognatura nera. I nuovi interventi urbanistici (v.) potranno prevedere soluzioni tecniche che consentano riutilizzi delle acque meteoriche per usi non potabili a servizio dell'intervento.

1bis.(D) I Comuni ricadenti negli ambiti di controllo degli apporti d'acqua, come individuati nella tav. 2A, e il cui territorio è in parte interessato da tratti non arginati dei corsi d'acqua principali, possono individuare le parti di territorio che recapitano direttamente nei corsi d'acqua principali Samoggia, Lavino, Reno, Idice, Savena, Quaderna, Zena, Sillaro, Santerno e Senio e proporre l'esclusione di tali parti di territorio dal campo di applicazione del punto 1 del presente articolo. L'Autorità di Bacino del Reno decide in merito a tali proposte secondo le procedure previste dai rispettivi piani stralcio. I volumi minimi previsti al punto 1 del presente articolo possono essere modificati dall'Autorità di Bacino secondo le procedure previste dai rispettivi piani stralcio.

Nell'ambito della redazione dei PSC e dei POC, i sistemi di laminazione delle ABNC (v.) devono essere localizzati in modo tale da raccogliere le acque piovane prima della loro immissione, anche indiretta, nel corso d'acqua o collettore di bonifica ricevente individuato dall'Autorità idraulica competente (Regione o Consorzio di Bonifica), la quale stabilisce le caratteristiche funzionali di tali sistemi di raccolta e con la quale devono essere preventivamente concordati i criteri di gestione. Tali sistemi oltre a riguardare tutto il territorio interessato dai nuovi interventi urbanistici (v.) dovranno, d'intesa con l'Autorità idraulica competente, privilegiare la realizzazione di soluzioni unitarie a servizio di più ambiti o complessi insediativi.

I Comuni, mediante i propri strumenti urbanistici, garantiscono che la realizzazione dei sistemi di laminazione delle acque meteoriche individuati, sia contestuale alla realizzazione dei nuovi interventi urbanistici (v.). La realizzazione di tali sistemi dovrà essere finanziata o attraverso un contributo economico chiesto in misura proporzionale alle superfici impermeabilizzate, o ponendola direttamente a carico dei soggetti attuatori dei nuovi interventi. I sistemi di laminazione delle ABNC dovranno preferibilmente essere costituiti da canali e zone umide naturali inseriti armonicamente nel paesaggio urbano ed integrati nei sistemi di reti ecologiche (v.), includendo eventualmente anche sistemi naturali di trattamento e smaltimento delle ABC (v.) (vedi allegato 7 alla "Relazione – Variante in recepimento del PTA regionale"). I sistemi di laminazione delle acque di pioggia ABNC (v.) previsti dovranno possibilmente includere soluzioni tecniche che consentano anche il riutilizzo per irrigazione di giardini, lavaggio strade, antincendio ed altri usi non potabili.

[...]

La maggior parte del territorio comunale, e anche l'area in esame, sono normati dall'articolo 4.8 "**Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura**", che recepisce e integra i contenuti dell'art. 20 del PSAI e le corrispondenti norme degli altri Piani Stralcio di Assetto idrogeologico.

In particolare, le indicazioni operative che il PTCP indirizza ai Comuni e che gli stessi poi hanno recepito in sede di PSC, riguardano:

- L'obbligo di realizzazione di reti duali per la raccolta dei reflui, al fine di non incrementare gli apporti d'acqua piovana al sistema di smaltimento, favorendo per altro il riuso di tale acqua;
- La laminazione dell'area, in misura di non meno di 500mc d'invaso, per ogni ettaro di ST di nuova urbanizzazione.

Queste prescrizioni operative erano già state verificate in seno al Masterplan 2015, dove in relazione illustrativa si scriveva:

*"Allo scopo di assicurare **il rispetto del principio di invarianza idraulica** l'intervento prevede la realizzazione di collettori di laminazione in linea, di tre vasche di laminazione in linea oltre ai necessari interventi infrastrutturali meglio descritti negli allegati relativi allo Studio idrologico e idraulico.*

Le vasche di laminazione presenteranno un'altezza di 1,25m ed un volume complessivo di 3400 mc."

E dove a livello grafico si presentava una specifica tavola di progetto relativa al sistema di raccolta delle acque (vedasi immagine seguente).

In questa sede di proposta di Variante al Masterplan, intervenendo all'interno dell'attuale comparto Lamborghini non si ritiene necessario ampliare la rete di raccolta delle acque bianche e nere, se non in relazione ai nuovi allacci di progetto, afferenti ai futuri corpi edificati in ampliamento e/o di nuova realizzazione.

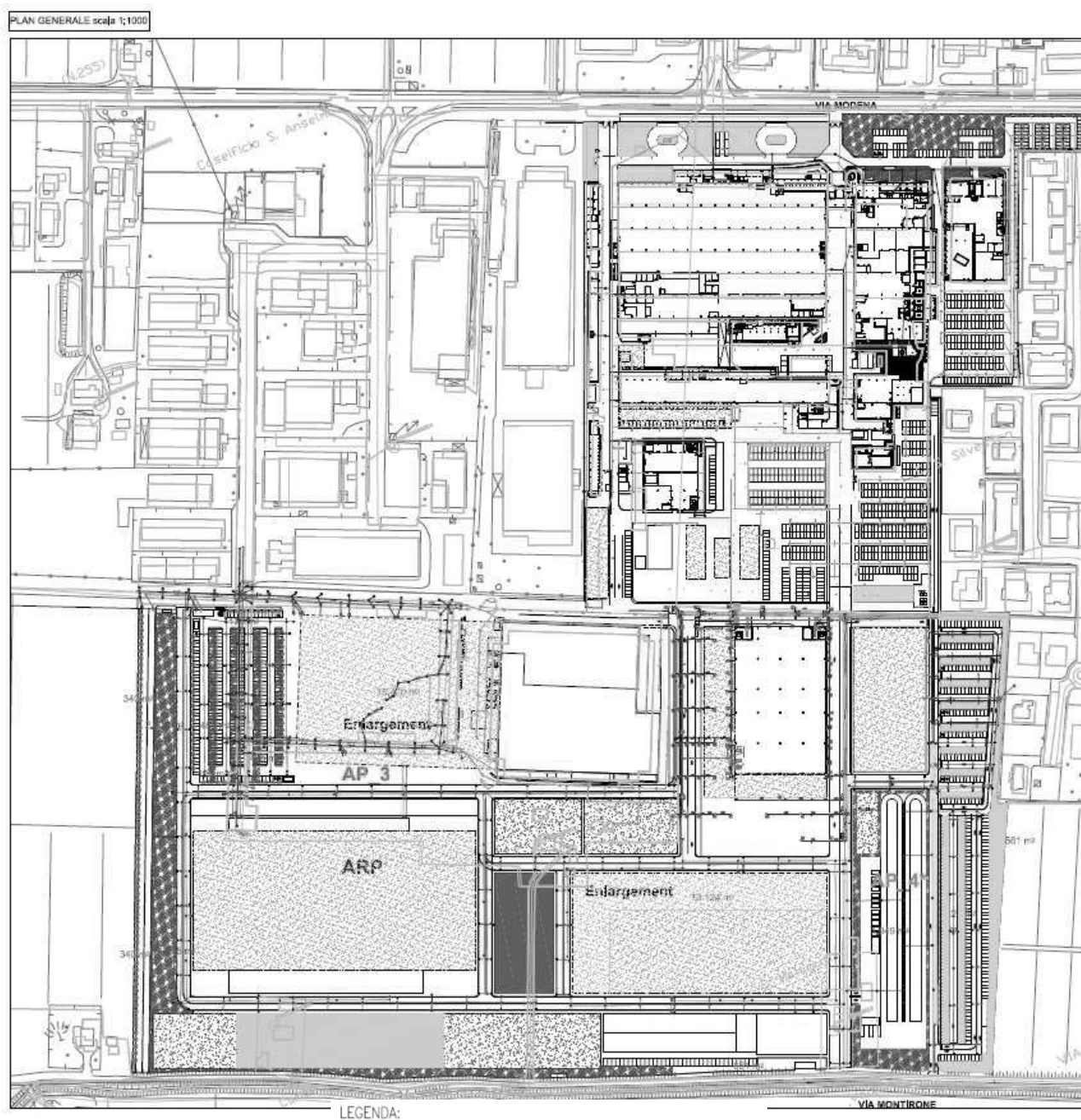
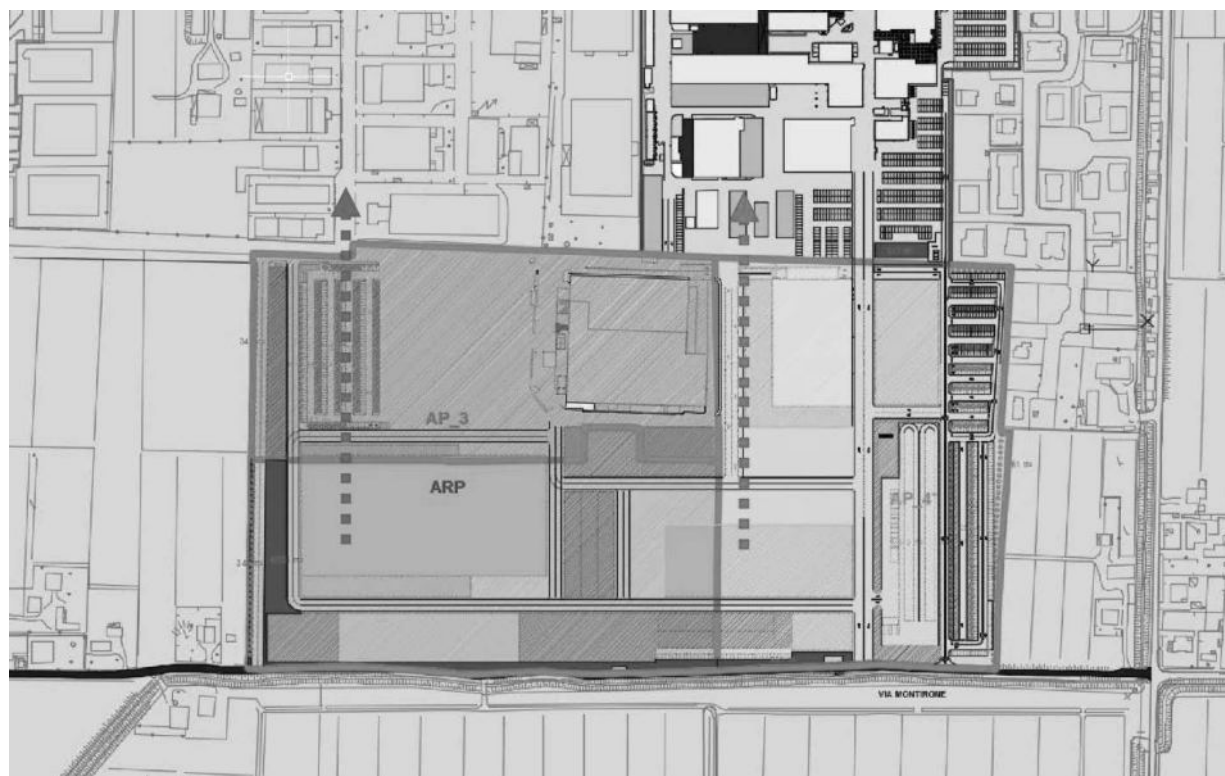


Figura 13 Tavola di progetto "rete acque bianche e nere" allegata alla precedente stesura di Masterplan

In quanto all'**invarianza idraulica di comparto** il Masterplan vigente approvato nel 2015, di cui il presente costituisce variante, prevedeva un significativo ampliamento del polo produttivo, più specificamente il comparto urbanistico veniva ampliato complessivamente di circa 215.000 mq, le aree in ampliamento, evidenziate nell'immagine seguente (tratta dallo Studio Idrologico e Idraulico redatto dall'Ing. Zorzi di Sinergia s.r.l.) dalle campiture gialle, magenta e azzurro, erano originariamente inserite in un tessuto a vocazione rurale.



Schema espansione / urbanizzazione di cui al Masterplan vigente

Il citato studio era mirato alla progettazione di volumi di invaso e laminazione di capacità adeguata per ridurre il colmo di piena da immettere nel recapito finale sino ad applicare il principio dell'invarianza idraulica, in accordo con la tendenza attuale del Comune e degli Enti competenti alla gestione idraulica territoriale più complessiva, è quella di limitare il contributo proveniente dai comparti urbanizzati ad un valore non superiore a quello che il terreno agricolo produce sullo stesso bacino in assenza di impermeabilizzazioni.

Per ottenere ciò si sono adottate sia vasche di laminazione interrato della tipologia "in linea" da realizzare a monte del recettore sia vasche a cielo aperto realizzate in corrispondenza dell'area verde del lato ovest dell'insediamento mediante depressioni opportunamente realizzate per accogliere temporaneamente le acque eccedenti il valore di invarianza idraulica definito.

Il dimensionamento dei dispositivi di laminazione in linea e a cielo aperto delle reti di drenaggio è stato dunque effettuato con l'obiettivo di mantenere invariati gli apporti idrici ai recettori anche in seguito alle opere di impermeabilizzazione che necessariamente verranno attuate per la realizzazione dell'urbanizzazione in progetto.

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

In quanto al parcheggio Nord, pur se non parte della presente Variante, ma comunque parte delle dotazioni del futuro comparto Lamborghini ampliato in termini di offerta di sosta, il tema della laminazione e della permeabilità dell'aria è stato risolto ottemperando ai disposti di RUE per la specifica categoria d'ambito, la AP_1; leggiamo a questo proposito uno stralcio della relazione idraulica che ha accompagnato il progetto di trasformazione di detto ambito.

"... alla possibilità di realizzare volumi di invaso e laminazione di capacità adeguata per ridurre il colmo di piena da immettere nel recapito finale in ottemperanza al citato principio dell'incremento uditometrico controllato.

*Ciò non di meno è necessario evincere in questa sede che, sebbene la tendenza attuale degli Enti competenti alla gestione idraulica territoriale, è quella di limitare il contributo proveniente dai comparti urbanizzati ad un valore non superiore a quello che il terreno agricolo produce sullo stesso bacino in assenza di impermeabilizzazioni (invarianza idraulica), **detto insediamento si presenta già nello stato di fatto quasi completamente impermeabilizzato**: la determinazione dei volumi d'invaso che verranno realizzati all'interno del nuovo parcheggio è stata dunque condotta più per consentire una compatibilità idraulica delle superfici impermeabili in corso di rifunzionalizzazione con il sistema fognario di valle che in ottemperanza del più restrittivo "principio di invarianza idraulica".*

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

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

Questi volumi potrebbero essere ricavati in diversi modi:

- 1. incremento del sistema "maggiore", ovvero l'insieme di quegli elementi che costituiscono il sistema di drenaggio superficiale (depressioni superficiali, capacità di laminazione ed invaso delle superfici impermeabilizzate quali tetti, piazzali regolati da caditoie nonché rugosità del suolo) che possono essere strutturati affinché l'acqua sia trattenuta il più a lungo possibile prima che raggiunga il sistema cosiddetto "minore";*
- 2. incremento del sistema "minore", ovvero il complesso della rete di collettori e canalizzazioni realizzate per il trasporto delle acque; si tratta di intervenire con idonei e calibrati sovradimensionamenti delle geometrie costituenti le tubazioni così da creare un volume di invaso;*
- 3. realizzazione di vasche di laminazione in posizione e di volumi adeguati a laminare le portate di piena.*

Nel caso specifico si è ritenuto opportuno procedere con l'adozione di vasche di laminazione interrato della tipologia "in linea" da realizzare a monte del ricettore.

Il dimensionamento dei dispositivi di laminazione in linea e delle reti di drenaggio è stato dunque effettuato con l'obiettivo di mantenere compatibili gli apporti idrici al ricettore anche in seguito alle opere di regimazione idraulica e concentrazione dei deflussi idrici che necessariamente verranno attuate per la realizzazione del parcheggio in progetto.

In definitiva il progetto idraulico del nuovo parcheggio Nord di Lamborghini recepisce tutte le indicazioni brevemente sopra esposte, definendo per ogni sottobacino previsto, il tipo di intervento idraulico preventivo da realizzarsi e le prescrizioni da adottare all'interno del Piano Particolareggiato di attuazione.

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

...

In definitiva possiamo, sostenere che nel caso dell'evento decennale la rete di drenaggio nel suo insieme e le condotte nello specifico conservano una buona efficienza idraulica nei confronti delle portate di piena; i tratti apicali della rete non presentano preoccupanti fenomeni di rigurgito, così come i tratti finali anche se per questi ultimi verificano funzionamento in leggera pressione, tale da non determinare alcuna esondazione in strada, in corrispondenza del transito istantaneo del colmo di piena; l'usura delle condotte non desta preoccupazione contenendo, in tutti i casi analizzati, le velocità di deflusso abbondantemente al di sotto dei 2 m/s.

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

...

Il collettore di laminazione in CLS DN800 si sviluppa per una lunghezza di pressappoco 160 metri e prevede nelle sezioni apicali quote di scorrimento di 21.13 m.slm e 20.97 m.slm nelle sezioni terminali, con un delta complessivo di 15-16 cm (0.1%).

La bocca tarata dovrà essere realizzata mediante collettore a sezione ridotta DN 125 o meglio mediante valvola tipo idroslide.

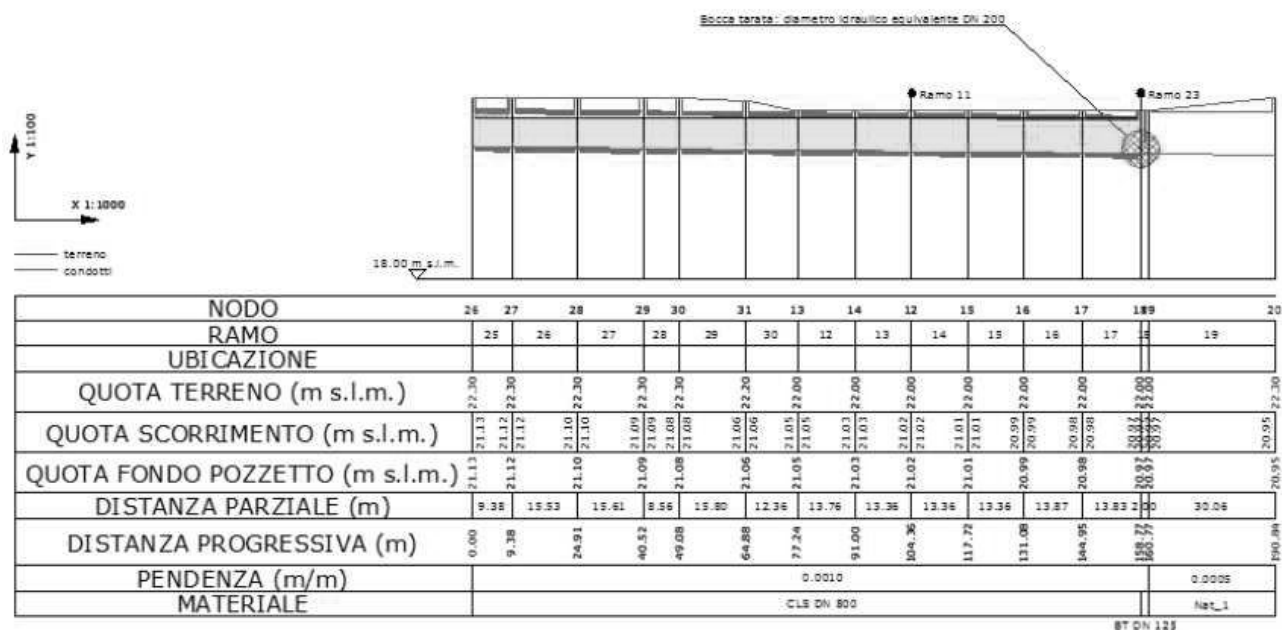


Figura 14 Profilo longitudinale del collettore di laminazione

Relativamente a tali lotti prevedendosi, nel rispetto dei parametri urbanistici di cui all’ambito AP_1, la demolizione dei fabbricati esistenti e la sistemazione dell’area a parcheggi pertinenziali per una capienza di circa 328 posti auto, di cui 208 di uso pubblico, in parte alberati, **si è mantenuta una superficie permeabile nella misura del 20% delle aree scoperte.**

Con le due planimetrie seguenti, a confronto, si illustra l’attuale stato dei luoghi, a confronto con quello che sarà il disegno planimetrico di progetto.



Figura 15.a Planimetria di stato di fatto, per il park nord



DATI DI PROGETTO:

- AREA COMPLESSIVA D'INTERVENTO: circa **1563 MQ**
- N° POSTI AUTO IN PROGETTO: **63 posti**
- SUPERFICIE A VERDE: **266 MQ**
- ALBERI PREVISTI IN RIMOZIONE: N°4
- AREA REALIZZATA: circa **1362 MQ**



PLANIMETRIA GENERALE

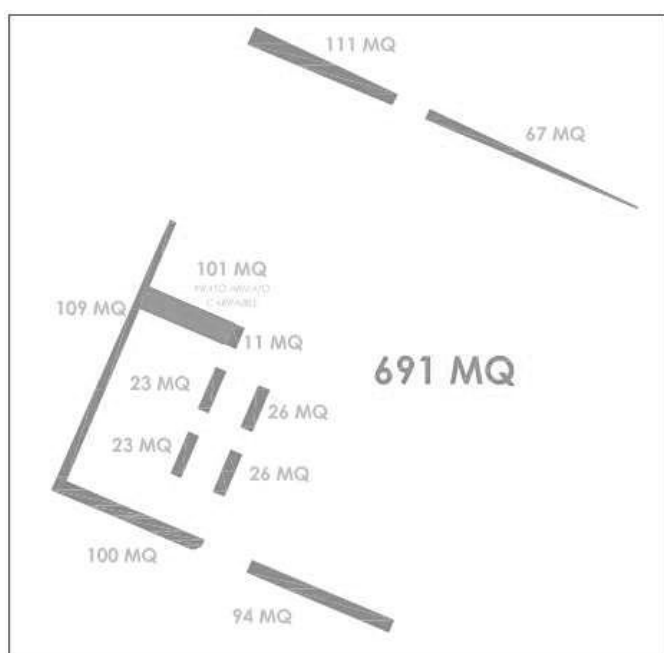


Figura 16.b Planimetria di stato di progetto, per il park nord – evidenziazione delle aree permeabili

[illegible]

Nello stralcio di tavola 2B – foglio Nord del PTCP – Tutela delle acque superficiali e sotterranee, l'area oggetto di studio (evidenziata con un sovrabbondante perimetro tratteggiato viola) non è interessata dalla presenza di vincoli o condizionamenti.

3.2.4 Tavola 2C – foglio I –Rischio sismico – Carta provinciale degli effetti locali attesi



Figura 18 stralcio di Tavola 2C - Foglio I del PTCP – Carta provinciale degli effetti locali attesi

Nello stralcio di tavola 2C – foglio I del PTCP – *Rischio sismico – Carta provinciale degli effetti attesi*, l'area oggetto di studio (evidenziata con un sovrabbondante perimetro tratteggiato viola) è interessata dalla presenza di un solo elemento:

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

Di seguito verrà ripreso l'articolo del PTCP sopracitato, nelle parti che interessano questo studio, e verranno analizzate le eventuali situazioni di conflitto, piuttosto che di prescrizione alla progettazione.

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

Art. 6.14 – Norme di attuazione in materia di riduzione del rischio sismico

1. (I) La Tavola 2C del PTCP "Rischio Sismico - Carta provinciale degli effetti locali attesi" costituisce un primo livello di approfondimento, identificando scenari di pericolosità sismica locale dell'intero territorio provinciale. Fornisce inoltre prime indicazioni sui limiti e le condizioni per orientare le scelte di pianificazione alla scala comunale verso ambiti meno esposti alla pericolosità sismica.

Rappresenta infine uno strumento propedeutico per le elaborazioni richieste agli strumenti urbanistici comunali e per la Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale preventiva delle singole scelte di pianificazione.

2. (D) La Tavola 2C opera una prima distinzione delle aree sulla base degli effetti locali attesi in caso di evento sismico e, per ciascuna tipologia di esse, indica le indagini e/o analisi di approfondimento che devono essere effettuate dagli strumenti di pianificazione successivi, nonché indicazioni normative sugli interventi ammissibili nelle aree caratterizzate da pericolo sismico elevato.

I Comuni, nell'ambito della redazione degli strumenti urbanistici, sono chiamati ad approfondire, integrare ed eventualmente modificare sul proprio territorio le perimetrazioni individuate nella Tavola 2C di seguito elencate. Una volta effettuato tale approfondimento, sulle aree individuate dagli strumenti urbanistici Comunali valgono le seguenti disposizioni: [...]

L1. - Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e potenziale presenza di terreni predisponenti la liquefazione Sabbie prevalenti potenziali

Studi geologici con valutazione del coefficiente di amplificazione litologico e verifica della presenza di caratteri predisponenti la liquefazione (approfondimenti preliminari di III livello nelle fasi di POC e/o di PUA).

Qualora gli esiti degli approfondimenti preliminari condotti in sede di pianificazione comunale confermino la presenza di terreni predisponenti la liquefazione si dovrà assumere come riferimento la successiva zona L2. In caso contrario, tali aree assumeranno le caratteristiche di zone A o C in funzione della pericolosità sismica locale effettivamente rilevata. [...]

5. (D) Costituiscono riferimento tecnico per i tre livelli di approfondimento, gli Allegati della Deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna n. 112 del 2 maggio 2007, Atto di indirizzo e coordinamento tecnico ai sensi dell'art. 16, c.1, della L.R 20/2000 per "Indirizzi per gli studi di microzonazione sismica in Emilia Romagna per la pianificazione territoriale e urbanistica".

Le indagini e le analisi devono essere estese ad un'adeguata fascia limitrofa ai territori ed alle zone indagate il cui comportamento è potenzialmente in grado di influenzare i risultati della microzonazione sismica.

La zona da indagare e la scala di restituzione degli elaborati sono commisurate alle criticità, alle dimensioni dell'area ed all'importanza dell'intervento urbanistico, edilizio o infrastrutturale da realizzare.

L'approfondimento geologico sismico svolto dal Comune (I, II o III livello in funzione di quanto previsto ai punti precedenti), all'interno degli strumenti urbanistici approvati, potrà determinare un assetto delle aree diverso da quello individuato nella Tav. 2C, senza che ciò comporti la necessità di variante del PTCP medesimo.

Analogamente, qualora siano eseguiti approfondimenti geologici e sismici nell'ambito di procedure di valutazione/autorizzazione alla realizzazione di Opere Pubbliche, e qualora tali approfondimenti propongano la riclassificazione delle aree su cui tali opere si intendono realizzare, prevedendo interventi volti a garantirne la stabilità anche a seguito di eventi sismici (in conformità delle Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al D.M. 14 gennaio 2008), se approvata dagli Enti competenti ad esprimersi in seno a detta procedura, la riclassificazione proposta non comporta la necessità di apportare Variante alla Tavola 2C del PTCP, ovvero non dovrà bloccare la procedura di autorizzazione dell'opera pubblica.

La tavola 2C costituisce un primo livello di approfondimento, identificando scenari di pericolosità sismica locale dell'intero territorio provinciale.

Nello stralcio proposto è evidente una sostanziale uniformità del comportamento del terreno sia per l'area interessata sia per il territorio limitrofo. In particolare, questa è definita "L1 - Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziale presenza di terreni predisponenti la liquefazione" e fa riferimento all'articolo 6.14.

Il tema degli effetti locali attesi relativi al rischio sismico è stato affrontato nello specifico nella relazione geologico-geotecnica di approfondimento che aveva accompagnato la proposta di Masterplan 2015, da cui si stralciano di seguito le conclusioni di interesse.

Detta relazione specialistica, stilata ai sensi del D.M. 14 Gennaio 2008 "Nuove Norme Tecniche per le costruzioni" e ritenuta ancora valida in termini conoscitivi, verrà assunta a riferimento anche per la progettazione degli elementi edificati di cui alla presente proposta di Variante al masterplan.

Conclusioni della relazione geologico geotecnica posta a corredo del Masterplan 2015:

*Ai sensi della D.A.L. della Regione Emilia Romagna n.112/2007 si sono eseguiti gli studi di microzonazione sismica dell'area con **approfondimenti di II livello**.*

Sulla base dei dati ricavati dalle indagini geognostiche eseguite in sito si possono dare indicazioni preliminari per i futuri fabbricati da realizzare.

*A tal fine si è fatta un'ipotesi di fabbricato tipo con **fondazioni nastriformi** approfondite a quota di **D = - 1.00 m da p.c.**, tenendo conto dei parametri geotecnici del primo strato del modello geotecnico schematico medio (paragrafo 3.1), si potrà considerare valida una portata ammissibile pari a **Q_{amm} = 1.00 kg/cm² · 100.0 kN/m²**.*

In fase esecutiva dovranno essere eseguite per ogni singolo fabbricato ulteriori e puntuali indagini geotecniche corredate delle successive relazioni geologiche e geotecniche necessarie per determinare con precisione la portata ammissibile, i cedimenti e gli SLU.

In relazione a quanto esposto nel Testo Unico Nuove Norme Tecniche per le costruzioni in zona sismica, redatto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti edito nel Gennaio 2008, si è proceduto ad una

preliminare verifica nei confronti degli stati limite ultimi (SLU). Per quanto riguarda le **opere di fondazione ipotizzate**, nelle verifiche di sicurezza agli stati limite ultimi è stato calcolato lo SLU sia **a breve che a lungo termine** determinato sia in condizioni statiche che pseudostatiche (**PAOLUCCI E PECKER [1997]**) per un ipotetico futuro fabbricato tipo, utilizzando i seguenti approcci di calcolo:

1) Approccio 1 - combinazione 2 (A2 + M2 + R2);

2) Approccio 2 - combinazione (A1 + M1 + R3).

Si riassumono nella seguente tabella i valori di portanza del terreno di fondazione agli stati limite ultimi **SLU**, per ipotesi di fondazioni nastrofornite in c.a. approfondite a **D = - 1.00 m da p.c.**

NNTC DM 14/01/2008 S.L.U.		
FATTORI DI FORMA SOLO SE LA FONDAZIONE È QUADRATA		
APPROCCIO 1 - COMB 2		
CONDIZIONI NON DRENATE	CONDIZIONI DRENATE	CONDIZIONI SISMICHE DRENATE PAOLUCCI & PECKER
123,29 kN/m ²	139,51 kN/m ²	133,20 kN/m ²
APPROCCIO 2 - COMB 1		
CONDIZIONI NON DRENATE	CONDIZIONI DRENATE	CONDIZIONI SISMICHE DRENATE PAOLUCCI & PECKER
131,96 kN/m ²	185,04 kN/m ²	178,34 kN/m ²

Le indagini sismiche MASW, Re.Mi. ed ESAC. hanno permesso di determinare la velocità delle onde sismiche di taglio nei primi 30m, restituendo i seguenti valori:

MASW	Vs30 = 215 m/s	categoria C
Re.Mi.	Vs30 = 200 m/s	
ESAC	Vs30 = 225 m/s	

Gli spettri H/V ottenuti dall'elaborazione delle n. 3 indagini sismiche passive HVSR eseguite in sito non hanno evidenziato alcuna frequenza caratteristica di sito. In base ai risultati sopra esposti e in conformità con la nuova normativa sismica per gli edifici (**D.M. 14 Gennaio 2008**), si classifica il terreno di fondazione in esame come appartenente alla **categoria C**, corrispondente a depositi di terreni a grana grossa mediamente addensati o terreni a grana fina mediamente consistenti con spessori superiori a 30 metri, caratterizzati da un graduale miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di **Vs30** compresi tra **180 m/s** e **360 m/s** (ovvero con valori di **15 < NSPT, 30 < 50** nei terreni a grana grossa e **70 < Cu30 < 250 kPa** nei terreni a grana fina).

Ora, sulla base dei contenuti del **D.M. 14/01/2008** "Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni" è stato definito un parametro di accelerazione massima attesa **ag** in relazione ad un tempo di riferimento **VR** stimato di 475 anni, per l'area in oggetto, identificata dalle seguenti coordinate geografiche: Latitudine: 44.657038°, Longitudine 11.120580°, tale parametro è risultato pari ad **ag attesa = 0.161g**.

Poiché tale valore di accelerazione sismica orizzontale **ag** si riferisce al bedrock, per definire il valore di **ag** in superficie si calcola inizialmente il fattore stratigrafico **Ss** caratteristico dell'area secondo il NTC 2008 D.M. 14/01/2008 da cui, essendo il sito in classe **C** si avrà, dopo gli opportuni calcoli, in base ai valori del fattore stratigrafico e del fattore topografico ottenuti, un'accelerazione massima orizzontale **Amax = 0.233g**.

La verifica alla liquefazione, eseguita secondo il metodo di **Robertson e Wride (1997)** sulla verticale di prova della CPT n. 1, ha fornito valore di "indice di liquefacibilità" **IL = 0.0** segno di un **rischio di liquefazione "molto basso"**.

La verifica alla liquefazione, eseguita secondo il metodo di **Robertson (1998)** su entrambe le verticali di prova delle CPTU n. 2 e CPTU n. 3, ha fornito valori di "indice di liquefacibilità" **IL = 1.972** e **IL = 1.029** segno di un **rischio di liquefazione "basso"**.

3.2.5 Tavola 3 – foglio Nord – Assetto evolutivo degli insediamenti, delle reti ambientali e delle reti per la mobilità.



Figura 19 stralcio di Tavola 3 – foglio Nord – Assetto evolutivo degli insediamenti, delle reti ambientali e delle reti per la mobilità

Nello stralcio di Tavola 3 – foglio Nord del PTCP– *Assetto evolutivo degli insediamenti, delle reti ambientali e delle reti per la mobilità*, l'area oggetto di studio (evidenziata con un sovrabbondante perimetro tratteggiato viola) è interessata dalla presenza di diversi elementi fra i quali:

- Unità di paesaggio n.2 – Pianura persicetana – artt. 3.1 e 3.2 – (Areale con contorno puntinato rosa, non visibile nello stralcio)
- Zone di protezione dall'inquinamento luminoso – art. 13.7bis – (Areale con bordo giallo, non visibile nello stralcio)
- Centri Abitati: aree urbanizzate e aree pianificate per usi urbani (residenza, servizi, terziario, attività produttive) – Titolo 10 e 13 - (Areale giallo)

Per ciò che riguarda i “Centri Abitati” si rimanda quanto verrà analizzato negli stralci relativi ai piani più specifici e di grado Comunale.

Di seguito verranno invece ripresi gli articoli del PTCP sopracitati, nelle parti che interessano questo studio, e verranno analizzate le eventuali situazioni di conflitto, piuttosto che di prescrizione alla progettazione.

Unità di paesaggio n.2 – Pianura persicetana

Art. 3.1 - Unità di paesaggio di rango provinciale: definizione, finalità, obiettivi e strumenti attuativi

(il presente articolo recepisce ed integra l'art. 6 del PTPR)

1.(D) Definizione. A partire dal riconoscimento del paesaggio, quale componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità, le Unità di paesaggio di rango provinciale, di seguito denominate UdP, costituiscono ambiti territoriali caratterizzati da specifiche identità ambientali e paesaggistiche e aventi distintive ed omogenee caratteristiche di formazione ed evoluzione.

2.(I) Le UdP costituiscono ambiti territoriali di riferimento per l'attivazione di misure di valorizzazione adeguate alle relative peculiari qualità, sia attuali che potenziali. Tale valorizzazione in particolare consiste nella salvaguardia, nella gestione e nella pianificazione dei paesaggi, derivanti dall'interrelazione tra fattori naturali e azioni umane, e richiede il perseguimento di strategie mirate, orientamenti e misure specifiche.

In accordo con la Convenzione Europea del Paesaggio (UE, Firenze 20/10/2000), che il PTCP assume come riferimento in materia, unitamente al "Testo unico della legislazione in materia di beni culturali e ambientali" di cui al D.Lgs. 29/10/1999 n.490 e al Piano Territoriale Paesistico Regionale:

- "salvaguardia dei paesaggi" indica le azioni di conservazione e di mantenimento degli aspetti significativi o caratteristici di un paesaggio, giustificate dal suo valore di patrimonio derivante dalla sua configurazione naturale e/o dal tipo di intervento umano;
- "gestione dei paesaggi" indica le azioni volte, in una prospettiva di sviluppo sostenibile, a garantire il governo del paesaggio al fine di orientare e di armonizzare le sue trasformazioni provocate dai processi di sviluppo sociali, economici ed ambientali;
- "pianificazione dei paesaggi" indica le azioni fortemente lungimiranti, volte alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi.

Il presente piano individua gli elementi caratterizzanti ciascuna UdP dal punto di vista geomorfologico, ambientale, socio-economico e storico insediativo, come descritti nell'Allegato A, e definisce obiettivi e indirizzi per la relativa salvaguardia, gestione e pianificazione.

3.(I) Finalità e obiettivi. Le Unità di paesaggio, al fine di garantire una gestione del territorio coerente con gli obiettivi di valorizzazione delle specifiche identità ambientali e paesaggistiche:

costituiscono il quadro di riferimento per la formazione degli strumenti di "pianificazione territoriale ed urbanistica, per le politiche a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico, nonché delle altre politiche che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio";

in particolare, nell'ambito del presente piano, costituiscono quadro di riferimento per articolare in modo più mirato alle relative specificità territoriali:

- a) gli indirizzi e le direttive per la salvaguardia, gestione e pianificazione del patrimonio naturale e ambientale previsti al presente Titolo 3, nonché ai successivi Titoli 4, 5, 6, 7 e 8;
- b) gli indirizzi e le direttive per la pianificazione e la gestione degli ambiti agricoli del territorio rurale, previsti dal successivo Titolo 11.
- c) gli indirizzi e le direttive per l'evoluzione del sistema degli insediamenti e delle infrastrutture di cui ai successivi Titoli 9, 10, 12, 13 e 14;

costituiscono l'ambito territoriale di riferimento per il rafforzamento dell'identità locale, ovvero per la costruzione di identità locali nuove e nel contempo radicate nel patrimonio storico-culturale e ambientale proprio dell'UdP ;

costituiscono gli ambiti territoriali minimi di riferimento per la progettazione e la verifica di processi e di iniziative di sviluppo integrato ambientalmente sostenibile al fine di garantire il rispetto e la valorizzazione delle loro specifiche identità.

4.(D) Individuazione delle UdP. Le Unità di paesaggio di rango provinciale individuate nella tav. 3 del PTCP sono di seguito elencate e costituiscono l'articolazione dei principali sistemi territoriali:

Sistema di pianura:

- 1. Pianura delle bonifiche
- 2. Pianura persicetana
- 3. Pianura centrale
- 4. Pianura orientale
- 5. Pianura della conurbazione bolognese
- 6. Pianura imolese

Sistema collinare:

- 7. Collina bolognese
- 8. Collina imolese

Sistema montano

- 9. Montagna media occidentale
- 10. Montagna media orientale
- 11. Montagna media imolese

Sistema dei crinali

- 12. Montagna della dorsale appenninica
- 13. Alto crinale bolognese

Nell'Allegato A alle presenti norme è riportata la descrizione degli elementi caratterizzanti ciascuna Unità dal punto di vista geomorfologico, ambientale, socio-economico e storico insediativo.

5.(I) Strumenti attuativi. La Provincia e i Comuni, ovvero le loro Unioni o Associazioni, anche avvalendosi di appositi accordi territoriali ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000, promuovono i seguenti strumenti attuativi volti ad integrare le diverse politiche d'intervento con gli obiettivi di valorizzazione, riqualificazione e salvaguardia definiti per le UdP dal presente piano:

Progetti di Tutela, Recupero e Valorizzazione; tali progetti possono avere dimensioni più ampie del singolo territorio comunale, così come possono essere raccordati con Unità di paesaggio confinanti;

Progetti Sperimentali di Pianificazione e Gestione dei Paesaggi, inquadrabili anche nell'ambito della programmazione economica comunitaria, regionale e provinciale, che individuino per eterminati paesaggi specifici "obiettivi di qualità paesaggistica" in

conformità a quanto previsto dalla Convenzione europea del paesaggio, al fine di realizzare le aspirazioni delle popolazioni per quanto riguarda le caratteristiche paesaggistiche del loro ambiente di vita.

Art. 3.2 - Obiettivi e indirizzi per le singole Unità di paesaggio

(il presente articolo recepisce ed integra l'art. 6 del PTPR)

1.(I) Il presente piano, a partire dalla descrizione delle caratteristiche delle UdP riportata nell'Allegato A, formula obiettivi e indirizzi di valorizzazione per ciascuna delle Unità stesse, fondati sul concetto di sostenibilità del paesaggio, in cui le esigenze della produzione agricola e quelle dell'equilibrio dei fattori naturali e ambientali, nonché della conservazione e valorizzazione degli elementi storici e monumentali presenti, si integrino nel rispetto delle proprie specificità. Gli strumenti di pianificazione e programmazione economica e territoriale provinciali e comunali, sia generali che settoriali, assumono le UdP come quadro di riferimento e di confronto per le scelte di competenza, concorrendo, ove possibile, al raggiungimento delle finalità di cui al precedente art. 3.1 e agli obiettivi ed indirizzi del presente articolo.

Nell'ambito del perseguimento delle finalità sopra citate, la Provincia, i Comuni e le Comunità Montane, tramite i propri strumenti di pianificazione e di programmazione, possono altresì definire, per determinati paesaggi specificamente individuati, "obiettivi di qualità paesaggistica" volti a promuovere "politiche di riqualificazione paesaggistica, di salvaguardia, di corretta gestione e di pianificazione di tali paesaggi. A tal fine l'ente promotore attiva procedure di partecipazione del pubblico, delle autorità locali, regionali e degli altri soggetti a vario titolo interessati".

2.(D) I comuni, in sede di elaborazione del PSC, possono approfondire gli aspetti conoscitivi delle UdP e, conseguentemente, articularne ulteriormente gli indirizzi e precisarne le delimitazioni individuate nella tav. 3 del PTCP, senza che ciò comporti procedura di variante al PTCP. Le modifiche di delimitazione di cui sopra devono essere adeguatamente motivate, non che coordinate con quelle dei Comuni confinanti e concordate con la Provincia. Nel PS, in relazione alle specificità territoriali, possono essere individuate Unità di paesaggio di rango comunale nell'ambito dei criteri previsti dal presente piano, mediante approfondimenti e specificazioni delle Unità di paesaggio di rango provinciale.

3.(I) Gli obiettivi e gli indirizzi per i Sistemi di Unità di paesaggio di rango provinciale sono i seguenti:

[...]

UdP n.2 - Pianura persicetana

Gli obiettivi prioritari specifici da perseguire in questo ambito sono:

- Rafforzare la vocazione agricola con potenzialità di qualità paesaggistica che rappresenta la caratteristica distintiva di questo territorio e valorizzarla ai fini dello sviluppo socio-economico sostenibile;
- Valorizzare ed evidenziare la struttura organizzativa storica del territorio data dal permanere della maglia della centuriazione romana, come pure le testimonianze degli assetti storico-culturali delle epoche successive sia rurali che insediative.

Gli indirizzi per gli strumenti di pianificazione e programmazione sono:

- Valorizzare il ruolo dei centri storici di rilevanza metropolitana potenziandolo anche dal punto di vista dell'offerta culturale legata anche alla valorizzazione del patrimonio storico-culturale del territorio;
- Attuare una verifica attenta e puntuale della compatibilità tra nuove infrastrutture e segni storici del territorio;
- La tutela dei manufatti agricoli tradizionali andrà perseguita con particolare attenzione alle aree ove questi mantengono una netta prevalenza sull'edificato sparso; in tali, aree appositamente individuate dai PSC, i RUE detteranno norme specifiche affinché i nuovi edifici mantengano una stretta coerenza con l'assetto insediativo sparso storicizzato.

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

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

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

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

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

Zone di protezione dall'inquinamento luminoso

Art. 13.7bis - Requisiti degli insediamenti in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico negli impianti di illuminazione

(il presente articolo recepisce e integra la L.R. 19/2003 - "Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico" - e le relative Direttive applicative Del. GR n. 1688/2013, Del. GR n.1732/2015)

1.(I) Il PTCP tutela dall'inquinamento luminoso il sistema provinciale delle aree naturali protette di cui all'art. 3.8, i siti della Rete Natura 2000 di cui all'art. 3.7 e gli osservatori astronomici ed astrofisici, professionali e non professionali, di rilevanza regionale o interprovinciale che svolgono attività di ricerca scientifica e di divulgazione.

2.(D) A tal fine il PTCP identifica le seguenti Zone di Protezione dall'inquinamento luminoso, in osservanza della L.R. 19/2003 e delle relative Direttive applicative:

- a) le aree che costituiscono il sistema provinciale delle aree naturali protette e dei siti della Rete Natura 2000 (tavola 1);
- b) le aree ricomprese entro un raggio di 25 Km dall'osservatorio astronomico professionale in Comune di Loiano (tavola 3);
- c) le aree ricomprese entro un raggio di 15 Km dall'osservatorio astronomico non professionale in Comune di Monte San Pietro (tavola 3);
- d) le aree ricomprese entro un raggio di 15 Km dall'osservatorio astronomico non professionale in Comune di San Giovanni in Persiceto (tavola 3).

I Comuni e gli Enti di gestione delle aree naturali protette e dei Siti della Rete Natura 2000, adeguano i propri strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentari recependo tali individuazioni e le relative disposizioni di protezione definite dalla L.R. 19/2003 e dalle direttive applicative

La Legge Regionale 19/2003 riguarda tutto il territorio regionale e non solo piccole aree speciali (come osservatori e parchi); questo perché essa mira a proteggere dall'**inquinamento luminoso** tutta la popolazione.

In questo caso il comparto Lamborghini rientra nell'areale con raggio di 15km che ha come centro l'osservatorio astronomico non professionale del Comune di San Giovanni in Persiceto.

Il rispetto dei requisiti minimi di cui alla L.R. 19/2003 - "Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico" - e le relative Direttive applicative Del. GR n. 1688/2013, Del. GR n.1732/2015 sarà oggetto dei dovuti approfondimenti, in seno all'elaborazione degli specifici contenuti di progetto, in caso di inserimento di nuovi corpi illuminanti.

Si segnala poi che a corredo della precedente proposta di progettuale di Masterplan era stata allegata una specifica **relazione illuminotecnica**, che forniva indicazioni a riguardo: in ottica di estensione delle stesse prescrizioni anche a questa successiva fase autorizzativa, riportiamo di seguito le prescrizioni allora indicate.

"Gli impianti elettrici ed elettronici oggetto del presente atto, appartengono alle categorie identificate dal D.L. 37/08 ai punti 1a, 1b, pertanto la Ditta concorrente dovrà documentare l'idoneità all'esecuzione della categoria d'impianto cui ci si riferisce.

Poiché gli impianti in parola sono soggetti all'applicazione di normativa specifica, gli elaborati di progetto, forniti dal Committente sono redatti da tecnico abilitato in forza dell'iscrizione ad albo professionale.

Parimenti, l'impresa al termine delle opere, prima di sostenere il collaudo funzionale e fiscale, dovrà consegnare la documentazione di cui al paragrafo 6.3, redatta da tecnico dell'impresa ovvero da professionista, abilitato, alla firma degli elaborati specifici. L'insieme degli impianti descritti, dovrà essere realizzato a perfetta regola d'arte ai sensi della legge 186/68 e 37/08. Eventuali impianti esistenti non assoggettati a interventi di ristrutturazione, prima di essere rimessi in tensione per mezzo del nuovo sistema distributivo, dovranno essere verificati ai fini della sicurezza a cura della Ditta appaltatrice. Qualora da dette verifiche dovessero emergere problematiche particolari, dovranno essere prontamente poste all'attenzione della Direzione Tecnica dei lavori che provvederà ad impartire le opportune disposizioni."



Relazione illustrativa del PMP

1.5.3 - Gli Studi di Fattibilità tecnico/economico/finanziaria per i nodi critici

Il PMP individua lo “studio di fattibilità tecnico-economico-finanziario”, quale strumento operativo per la risoluzione di problematiche riferite a nodi viari e sistemazioni infrastrutturali di parti di territorio. Di seguito si elencano gli studi di fattibilità individuati dal PMP a seguito dei lavori della Conferenza di Pianificazione:

[...]

Studio di fattibilità variante di Sant'Agata che comprenderà la valutazione della realizzazione di una variante alla via Persicetana o il suo potenziamento in sede, anche in relazione agli effetti indotti dalla realizzazione della variante di Nonantola e dagli sviluppi dell'area;

Non si rilevano interferenze fra gli interventi oggetto di studio e lo studio di fattibilità “variante di Sant'Agata”, per altro ancora non ufficializzato e quindi non noto agli scriventi, trattandosi di attività da svilupparsi in seno agli uffici dell'ente pubblico di riferimento (in questo caso l'articolo di PTCP si rivolge alla Provincia, oggi Città metropolitana, in qualità di estensore dello studio di fattibilità suddetto).

Rete di base di interesse regionale: tratti esistenti o da potenziare in sede

Art. 12.12 - Gerarchia della rete viaria

1.(D) Il PMP individua nella Tav. 4A l'assetto strategico di lungo periodo della rete viaria secondo i seguenti livelli di rango funzionale:

[...]

c) **rete di base di interesse regionale** (corrispondente a quella definita dal PRIT “rete di base principale”); La rete di base regionale comprende i seguenti collegamenti:

- Asse 'Porrettana' (SS64) dal confine con la Toscana all'innesto con la Tangenziale di Bologna a Casalecchio, compreso tratto ex A1 dal nuovo casello di Sasso Marconi all'innesto con la variante alla SS64Asse “Futa” (SP65) dall'innesto con la Lungosavena al confine provinciale;
- Asse 'Selice Montanara' (SP610) dal confine con la Toscana alla provincia di Ferrara;
- Asse San Giovanni-Cento-Cispadana (SP255) da S. Giovanni in P.all'autostrada Cispadana;
- Asse Zenzalino (SP6) dalla San Vitale, nuovo casello autostradale di Budrio alla SS16;
- Asse Via Emilia levante-ponente lungo l'itinerario storico;
- Asse Via Emilia circonvallazione est-ovest di Imola e nuovo ponte sul Santerno;
- Asse San Vitale (SP 253) da Medicina al confine con Ravenna;
- Asse San Giovanni-Nonantola (SP255 R) da S. Giovanni in Persiceto al confine con Modena e circonvallazione ovest di S.Giovanni (SP83);
- Asse “Persicetana” da S. Giovanni in P. a Crevalcore (SP 568) e prosecuzione verso Carpi;

[...]

3.(D) Tutte le altre strade non individuate nella tav. 4A del PMP nei livelli di cui sopra sono da considerare strade di rilievo comunale, fermo restando che fra esse sono comprese anche le restanti strade di proprietà dell'Amministrazione provinciale non individuate; tali strade restano di proprietà della Provincia fino a diversa specifica determinazione.

[...]

5.(D) La gerarchia della rete viaria individuata al primo punto ha efficacia ai fini degli standard di riferimento per la progettazione e delle fasce di rispetto stradale di cui al successivo art. 12.13.

6.(D) L'assetto strategico della rete viaria come individuato nella tav. 4A ha valore vincolante per quanto riguarda il rango funzionale di ciascuna infrastruttura in conformità al punto 1, mentre ha valore indicativo per quanto riguarda il preciso posizionamento ed andamento planimetrico dei tracciati; parimenti ha valore indicativo la distinzione, rappresentata nella tav. 4A, fra tronchi da consolidare o potenziare nella loro sede attuale e tronchi da realizzare in nuova sede. Il posizionamento dei tracciati stradali potrà quindi essere precisato e modificato in sede di progettazione, fermo

restando il rango funzionale.

[...]

Art. 12.13 - Disposizioni in materia di standard di riferimento e di fasce di rispetto stradale e ferroviario

[...]

3.(D) Direttive per la rete regionale di base.

Per tutti i tronchi stradali della rete regionale di base da realizzare ex-novo e per il potenziamento di quelli esistenti lo standard minimo di riferimento da assumere nella progettazione degli interventi è quello corrispondente alla categoria C1 (ex IV CNR); è ammissibile l'assunzione di standard inferiori in territorio collinare e montano in relazione ai vincoli fisici e ambientali o in tratti limitati condizionati da insediamenti preesistenti;

standard superiori potranno essere definiti in sede di progettazione in relazione al traffico di previsione. Per quanto riguarda i nodi su tale rete dovranno essere privilegiate, per quanto possibile, le soluzioni a rotatoria a raso e con ridotto consumo di territorio, previa verifica della loro compatibilità, ai fini della sicurezza, con la tipologia e l'intensità del traffico.

Sono ammissibili in via transitoria realizzazioni di stralci funzionali con standard inferiori a quelli sopra indicati, purché si rispettino le direttive di cui al succ. art. 12.16. Per ciò che riguarda la via Emilia, lungo l'itinerario storico dalla tangenziale di Bologna a Imola sono previsti interventi di riqualificazione della sede viaria esistente, miglioramento dell'accessibilità e razionalizzazione delle intersezioni.

Per tutti i tronchi stradali della rete regionale di base esistenti da consolidare o potenziare in sede, e per quelli da realizzare in nuova sede per i quali sia stato approvato il progetto almeno preliminare, i Comuni interessati dovranno prevedere nei propri strumenti urbanistici generali nei tratti esterni ai centri abitati, fasce di rispetto stradale ai sensi del D.Lgs. 285/1992, pari a m. 50. Per i tratti di rete regionale di base per i quali, ai sensi del PMP, sia da prevedersi la realizzazione in nuova sede, ma non sia stato ancora approvato un progetto, i Comuni interessati dovranno prevedere nei propri strumenti urbanistici un corridoio di salvaguardia infrastrutturale di larghezza da definirsi in relazione ai vincoli fisici e ambientali e agli insediamenti preesistenti, comunque non inferiore a m. 120.

[...]

Gli interventi previsti all'interno del comparto Lamborghini, allo stato attuale di progetto, non interessano direttamente le strade che corrono intorno al comparto stesso e non rientrano nella fascia di rispetto di 50m generata dalla SP255 appartenente alla rete regionale di base, se non in termini di generazione di nuovo traffico, tema che è stato oggetto di valutazione in seno alla specifica relazione trasportistica posta in accompagnamento alla proposta di Variante.

Il progetto di variante al Masterplan, pur non intervenendo sulla viabilità esterna al comparto, prevede comunque alcuni interventi che si prefiggono di migliorare la viabilità al contorno e l'accessibilità al polo produttivo.

Leggiamo di seguito alcuni tratti delle conclusioni dello studio trasportistico posto in accompagnamento alla proposta di variante al Masterplan, documento a cui si rimanda per i dovuti approfondimenti d'analisi, in ragione dell'ampia area territoriale indagata mediante conteggi, verifiche previsionali d'impatto mediante simulazioni di rete e microsimulazioni alle intersezioni per la verifica delle relative funzionalità.

“Lo stabilimento presenta i seguenti accessi veicolari:

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

Le direttrici viarie ricadenti nell'intorno allargato dello stabilimento ...: via Modena, ...via Malmenago, ...via Pettarella, ...via Pedicello, ... via Montirone, ...via Lamborghini, ...via Turati, ...via A.Costa.

I nodi viari ricadenti in tale intorno di rete interessati dai volumi veicolari più rilevanti risultano essere le intersezioni a rotatoria di via Modena con via Malmenago (ad ovest dello stabilimento Lamborghini) e con via Pettarella/via 21 Aprile 1945 (ad est dello stabilimento Lamborghini), oltre all'intersezione semaforizzata tra via Modena/via Pedicello/Corso Pietrobuoni (ad est dello stabilimento Lamborghini).

I nodi a rotatoria appena citati presentano un livello di servizio adeguato/accettabile anche in fascia oraria di punta AM/PM, con ritardi (e conseguenti accodamenti) fisiologici in ragione dei volumi veicolari in gioco; l'intersezione semaforizzata via Modena/via Pedicello/Corso Pietrobuoni sconta invece transitorie fasi di congestione riconducibili alla fasatura fissa del ciclo semaforico, che induce fenomeni di accodamento sul ramo di via Modena lato San Giovanni in Persiceto con episodici rigurgiti degli stessi sulla rotatoria tra via Modena/via Pettarella/via 21 Aprile 1945.

Le restanti intersezioni (innesti a raso via Montirone/via Pedicello, via Montirone/via Pettarella, via A. Costa/via Modena, via Malmenago/via Lamborghini, via Montirone/via Lamborghini, via Turati/via Lamborghini, via Turati/via A. Costa, nonché innesti sulla viabilità esterna dei corselli di accesso veicolare al polo produttivo Lamborghini) presentano, anche in fascia oraria di punta AM/PM, un livello prestazionale generalmente adeguato.

In ordine agli interventi previsti nell'ambito della Variante al Masterplan in esame, secondo i dati forniti dal proponente si stima un aumento dell'organico di circa 80 unità (anno 2023), a cui corrisponde cautelativamente un aumento dei flussi veicolari in fascia oraria di punta AM dell'ordine di ~50 veicoli equivalenti/ora e in fascia oraria di punta PM dell'ordine di ~90 veicoli equivalenti/ora, corrispondenti rispettivamente ad un incremento del +1.8% e del +3.2% rispetto ai flussi attualmente gravitanti sulla porzione di rete all'intorno del complesso produttivo.

L'analisi prestazionale della rete nell'intorno allargato dell'area di intervento è stata condotta mediante microsimulatore di traffico (piattaforma TransModeler 4.0 della Caliper), prendendo in considerazione le fasce orarie di punta AM (07:30-08:30) e PM (17:00-18:00) del giorno tipico feriale in periodo infrasettimanale.

In particolare sono state esaminate, in termini di performance trasportistica, le seguenti intersezioni:

N1. via Modena/via Pettarella/via XXI Aprile 1945;

N2. via Modena/Corso Pietrobuoni/via Pedicello;

N3. via Modena/via Malmenago;

N4. via Malmenago/via Lamborghini;

N5. Montirone/via Lamborghini;

N6. via Turati/via A. Costa;

N7. Via Modena/via A. Costa;

unitamente ai varchi di accesso veicolare al complesso produttivo e, in particolare:

A1. accesso da via Modena;

A2. accesso da via Montirone;

A3. innesto del sistema di accessi di via Lamborghini sullo snodo via Lamborghini/via Turati.

*Dall'analisi dei parametri di output delle microsimulazioni relative alle fasce orarie di punta AM e PM nello scenario di previsione (con completamento degli interventi previsti dalla Variante al Masterplan), **si evidenzia come in ragione dell'apporto aggiuntivo relativamente modesto dei flussi addizionali indotti dal progetto il livello di performance riscontrato si confermi sostanzialmente in linea con quello attuale e, dunque, complessivamente adeguato/accettabile.***

La ricostruzione con microsimulatore evidenzia tuttavia come l'incremento atteso dei flussi sull'intersezione semaforizzata via Modena/via Pedicello/Corso Pietrobuoni tenda ad intensificare (pur se in maniera relativamente contenuta) le transitorie fasi di congestione riconducibili alla fasatura fissa del ciclo semaforico, che induce fenomeni di accodamento sul ramo di via Modena lato San Giovanni in Persiceto con episodici rigurgiti degli stessi sulla rotatoria tra via Modena/via Pettarella/via 21 Aprile 1945.

A tal fine si propone come **possibile misura mitigativa** la riqualificazione dell'impianto semaforico sopra citato rendendolo "attuato dal traffico", ossia dotandolo di apposita centralina locale interfacciata con spire magnetiche da porre in modo opportuno sotto l'asfalto in corrispondenza delle zone di approccio all'intersezione dai suoi diversi bracci (via Modena ovest, via Modena est, Corso Pietrobuoni, via Pedicello); ciò potrà consentire di adattare in modo dinamico il ciclo semaforico (e, dunque, la durata delle diverse fasi) ai volumi di traffico effettivi in ingresso al nodo dai diversi rami rilevati dal sistema di spire magnetiche, ottimizzandone le capacità di deflusso e accrescendone dunque il livello prestazionale (in termini di riduzione dei ritardi di immissione e dei conseguenti accodamenti)."

Un analogo approfondimento è stato prodotto anche in riferimento all'analisi e alla riorganizzazione del **sistema della sosta** connesso al comparto Lamborghini, relazione a cui si rimanda per i dovuti approfondimenti di lettura ed in riferimento alla quale si riporta di seguito l'indicazione distributiva delle diverse aree di sosta pertinentziali e ad uso pubblico ad esso correlate.

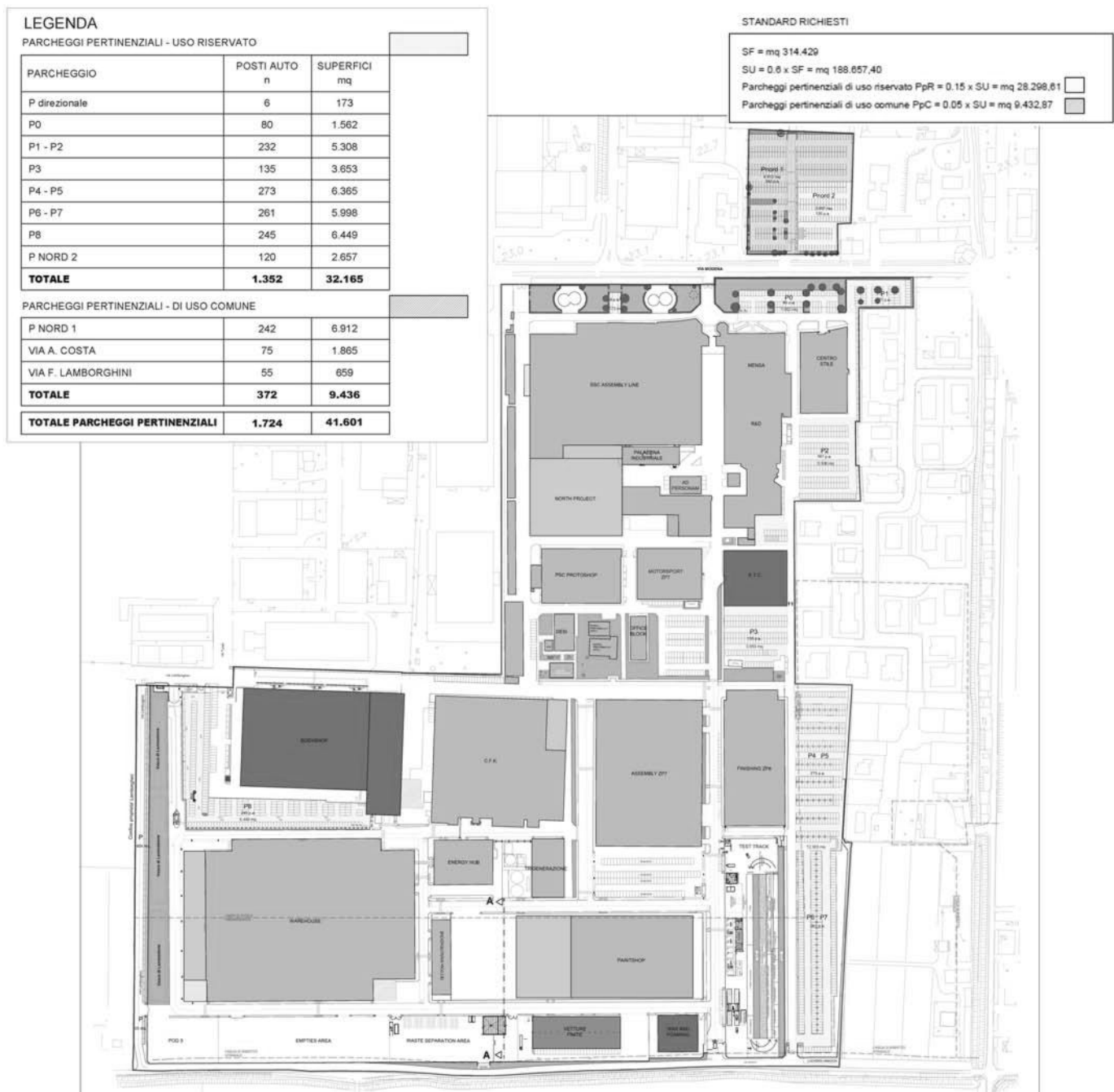


Figura 21 Distribuzione aree di sosta e relativa caratterizzazione dimensionale

2.2.7 Tavola 4B – Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità collettiva.

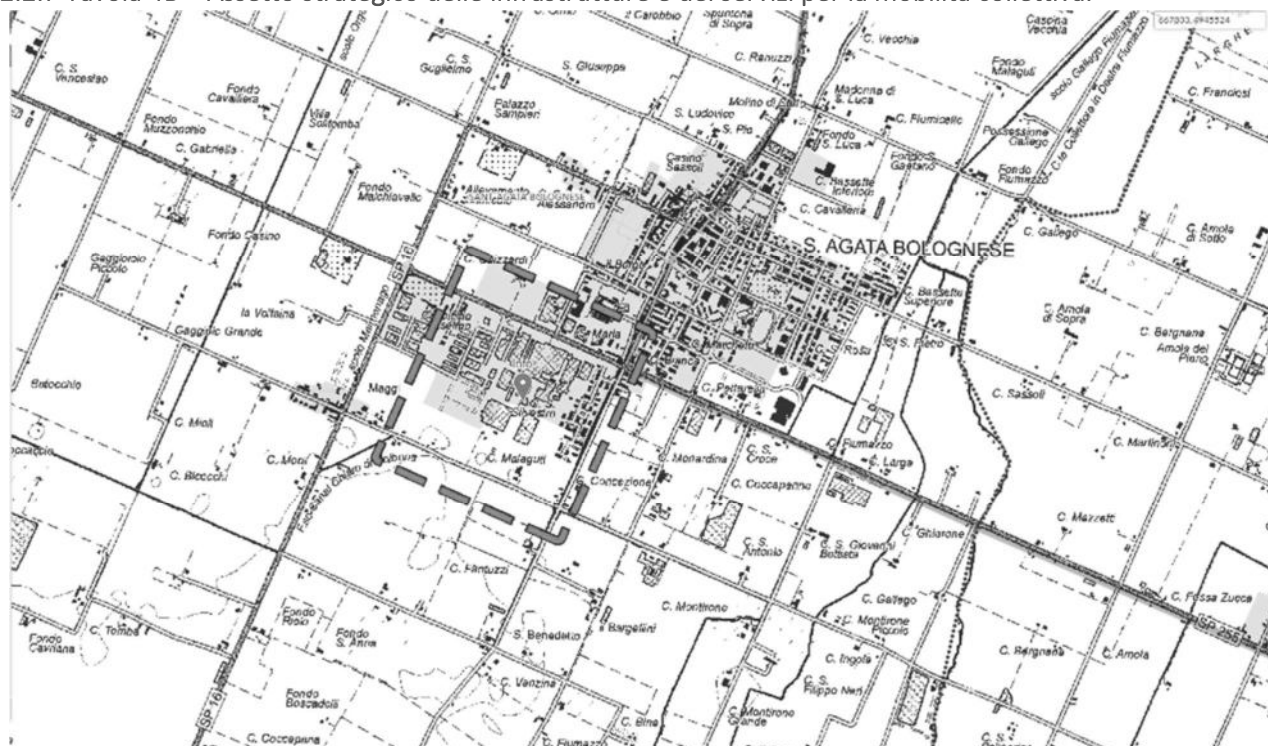


Figura 22 stralcio di Tavola 4B – Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità collettiva

Nello stralcio di Tavola 4B – Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità collettiva, l'area oggetto di studio (evidenziata con un sovrabbondante perimetro tratteggiato viola) è interessata dalla presenza di diversi elementi fra i quali:

- Principali linee locali del TPL, a media frequenza – art. 12.8 – (Linea continua arancione)
- Principali percorsi ciclabili esistenti e di progetto - art. 12.9 – (Linea continua e tratteggiata lilla)
- Centri Abitati: aree urbanizzate e aree pianificate per usi urbani (residenza, servizi, terziario, attività produttive) – Titolo 10 e 13 - (Areale grigio)

Per ciò che riguarda i “Centri Abitati” si rimanda quanto verrà analizzato negli stralci relativi ai piani più specifici e di grado Comunale.

Di seguito verranno invece ripresi gli articoli del PTCP sopracitati, nelle parti che interessano questo studio, e verranno analizzate le eventuali situazioni di conflitto, piuttosto che di prescrizione alla progettazione.

Principali linee locali del TPL, a media frequenza e principali percorsi ciclabili esistenti e di progetto

Art. 12.8 – Politiche per il Trasporto Pubblico Locale su gomma extraurbano

1.(D) La Provincia, nell'esercitare le proprie competenze in materia di pianificazione del trasporto pubblico locale su gomma, tiene conto dei seguenti indirizzi:

- promuovere l'integrazione ferro-gomma eliminando i servizi su gomma paralleli se non giustificati dalla struttura territoriale e dalla domanda attraverso il PdB che vedrà il coinvolgimento della Regione e dei Comuni. Inoltre, per quanto riguarda il contributo della Regione, non potrà che trarre finanziamento all'interno dell'Intesa prevista dall'art. 10 della L.R. 30/1998 e s.m.i. ed in particolare si richiama la vigente Intesa 2007-2010, approvata con delibera della Giunta Regionale n. 634 in data 5 maggio 2008” ;
- garantire una sufficiente offerta di servizi paralleli alla ferrovia per una fascia di circa 15 Km dal centro di Bologna al fine di soddisfare l'elevata domanda di mobilità dell'area centrale, qualora la ferrovia non sia in grado di garantire la copertura di tale domanda, oppure qualora i punti di attestazione dei servizi ferroviari e su gomma siano diversificati”;

- potenziare i collegamenti di TPL verso le stazioni SFM;
- mantenere, potenziare e migliorare i servizi TPL delle linee sulle direttrici non servite dalle ferrovie deviando, quando possibile, le linee di direttrice più lunghe verso le stazioni più prossime;
- potenziare alcuni collegamenti TPL trasversali;
- sviluppare i servizi erogati con modalità innovative nelle aree a domanda debole o dispersa individuate in base alla domanda potenziale;
- perseguire standard elevati in materia di comfort di viaggio e affidabilità del servizio;
- assicurare un servizio adeguato anche nei giorni festivi e nelle ore serali;
- agevolare l'intermodalità fra il trasporto collettivo locale e l'uso della bicicletta.

2.(I) Il PMP, al fine di migliorare l'efficacia e l'efficienza del trasporto pubblico locale, aumentandone l'utilizzo, individua le linee di forza della rete di trasporto nelle quali assicurare servizi ad alta frequenza e capacità; Si distinguono due principali classi di servizio:

- portante, caratterizzata da percorsi medio-lunghi, da cadenzamento degli orari, da un'ampia fascia oraria di erogazione e da percorsi sostanzialmente diretti;
- locale, caratterizzata da percorsi più brevi, da servizi ad orario e da un maggior numero di deviazioni per aumentarne la copertura territoriale.

[...]

Tra le linee locali si distinguono le linee locali di prosecuzione che costituiscono parzialmente i tratti terminali delle linee di direttrice e le linee di raccolta/distribuzione che costituiscono servizi di lunghezza più limitata che non raggiungono Bologna, ma che collegano i principali luoghi di attrazione (aree industriale, residenziali, poli funzionali, complessi scolastici, ...) fra loro e con i nodi di scambio ferro-gomma e di trasbordo gomma-gomma.

3.(I) Il PMP promuove l'attivazione dei servizi in aree a domanda debole o dispersa, costituiti da corse giornaliere fisse finalizzate a rispondere ad esigenze specifiche per spostamenti pendolari, integrate da servizi effettuati con modalità innovative caratterizzati da una più elevata flessibilità di erogazione ed in grado di garantire l'offerta di servizio su gran parte del territorio con un accettabile rapporto fra ricavi e costi.

4.(D) Nella tav. 4B è riportato l'assetto strategico della rete di trasporto pubblico locale su gomma che ha valore indicativo per quanto riguarda il livello di offerta dei servizi, la cui definizione è rimandata ai PdB.

5.(I) Il PdB ha il compito di progettare la rete del servizio di trasporto pubblico locale su gomma extraurbano a partire dalle indicazioni del presente piano, ed in particolare dovrà:

- garantire una equa distribuzione dei servizi sul territorio;
- individuare i percorsi, i programmi d'esercizio di riferimento, le risorse necessarie e relative fonti disponibili;
- prevedere la velocizzazione/protezione di tali itinerari attraverso sedi o corsie riservate o altri provvedimenti, come i sistemi di priorità semaforica, per migliorare le condizioni di marcia;
- prevedere l'attivazione di sistemi di gestione centralizzata dei servizi e delle informazioni all'utenza;
- migliorare i livelli di comfort ed accessibilità dei servizi.

Art. 12.9 - Disposizioni per agevolare la mobilità non motorizzata

1.(I) Anche nei comuni non obbligati alla formazione dei Piani Urbani del Traffico (PUT), l'organizzazione della mobilità urbana e la gerarchia di utilizzo degli spazi stradali deve conformarsi alla scala di valori che privilegia in primo luogo la circolazione dei pedoni, come espressa al punto 3.2 delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" emanate dal Ministero dei LL.PP. il 24/6/1995.

A questo fine, i PGU devono prevedere prioritariamente gli interventi atti ad aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti nelle aree urbane attraverso:

- ☐☐ la progettazione di incroci sicuri e percorsi riservati;
- ☐☐ la rimozione dei punti di probabile conflitto con altre modalità di trasporto;
- ☐☐ la formazione di isole pedonali e di zone a traffico limitato;
- ☐☐ l'attuazione di misure di moderazione della velocità e dell'intensità del traffico motorizzato;
- ☐☐ l'illuminazione delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali.

2.(D) Il PMP contiene, nella Tav. 4B, l'individuazione di massima dei principali percorsi ciclabili extraurbani di rilievo intercomunale, aventi funzione di collegamento fra i maggiori centri urbani, i principali ambiti specializzati per attività produttive nonché le principali aree di interesse naturalistico, storico e ambientale. I Comuni, nella formazione dei propri strumenti urbanistici, sviluppano, precisano e integrano tali prime individuazioni di percorsi di rilievo intercomunale ed individuano gli ulteriori percorsi extraurbani di rilievo comunale.

3.(D) Fra tutti gli interventi sul sistema dei percorsi ciclabili, di interesse sovracomunale o a servizio di funzioni di rango sovracomunale, previsti nel PMP, la Provincia individua una graduatoria di priorità attraverso un meccanismo per valutare con una metodica omogenea, comparativa e ripetibile ciascuno degli interventi.

La Provincia procede alla definizione della metodologia ed alla verifica delle ipotesi proposte, con particolare riferimento alle Strade Provinciali e alle connessioni di piste giudicate di interesse sovracomunale, e programma gli interventi privilegiando quelli che tendono al completamento della rete esistente e alla massimizzazione degli spostamenti sistematici (mobilità lavorativa e scolastica).

4.(D) I Comuni comprendenti i maggiori centri urbani di pianura o di fondovalle definiscono inoltre nei propri strumenti urbanistici la rete dei percorsi ciclabili urbani secondo gli indirizzi di cui al punto che segue.

Tutti i Comuni inoltre definiscono nei propri strumenti urbanistici i principali percorsi pedonali protetti, da realizzare in modo tale che siano privi di barriere architettoniche.

5.(I) La rete urbana dei percorsi ciclabili e dei percorsi pedonali protetti deve collegare prioritariamente e con percorsi il più possibile diretti:

- le stazioni e fermate del SFM;
- i servizi urbani di base, con particolare riferimento a quelli a frequentazione quotidiana quali le scuole, i centri civici e sociali, i complessi commerciali e centri commerciali di vicinato e di media dimensione;
- i parchi urbani e i complessi sportivi;
- i luoghi ad elevata concentrazione di posti di lavoro.

6.(I) I percorsi ciclabili sono realizzati in sede separata o in sede adeguatamente protetta oppure, ove opportuno, in sede promiscua su strade di rilievo esclusivamente locale e con traffico limitato.

7.(D) Nell'approvazione dei Piani urbanistici attuativi, la continuità, sicurezza e comodità dei percorsi pedonali e la minimizzazione delle interferenze fra questi e i percorsi carrabili devono essere considerati requisiti obbligatori per l'approvazione. Nei centri urbani di pianura o di fondovalle, anche la previsione di adeguati percorsi ciclabili protetti e collegati con la rete di percorsi ciclabili preesistenti al contorno, e la previsione di adeguati parcheggi per biciclette devono essere considerati requisiti obbligatori.

Gli interventi oggetto di valutazione non alterano né il percorso del TPL né i percorsi ciclabili.

Il Comune di Sant'Agata Bolognese, sede di Automobili Lamborghini S.p.a., si colloca a cavallo delle province di Modena e Bologna, più specificatamente a circa 35 km da Bologna e circa 20 km da Modena.

Come descritto nell'Analisi dotazione parcheggi, parte anch'essa della presente variante di Masterplan, in base alle rivelazioni statistiche ed alle analisi eseguite da Automobili Lamborghini S.p.A., una parte significativa del personale dipendente non raggiunge il posto di lavoro con la propria automobile ma con altri mezzi, vale a dire:

- - mezzi pubblici (treno e/o bus di linea e/o autobus)
- - bicicletta o a piedi
- - carpooling aziendale

È inoltre non insolito il caso che almeno due addetti, residenti reciprocamente vicini, si organizzino per raggiungere il luogo di lavoro alternativamente con l'automobile dell'uno o dell'altro.

In particolare il carpooling aziendale si appoggia alla piattaforma Jojob dalle cui statistiche di utilizzo è emerso che da febbraio 2017, data di introduzione del servizio, ad oggi, febbraio 2020, circa 570 dipendenti si sono iscritti e utilizzano il servizio principalmente per tragitti che vanno dai 20 km ai 50 km di distanza dalla sede lavorativa.

Inoltre l'azienda incentiva la partecipazione tramite campagne a premi che permettono la vincita di buoni sulla base del punteggio ottenuto a seguito dell'utilizzo del servizio in qualità di autista o passeggero.

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

3.2.8 Tavola 5 – Foglio Nord – Reti ecologiche.



Figura 23 stralcio di Tavola 5 – Foglio Nord – Reti ecologiche.

Nello stralcio di Tavola 5 – Foglio Nord del PTCP – *Reti ecologiche*, l'area oggetto di studio (evidenziata con un sovrabbondante perimetro tratteggiato viola) è interessata dalla presenza di un solo elemento:

- Centri Abitati: aree urbanizzate e aree pianificate per usi urbani (residenza, servizi, terziario, attività produttive) – Titolo 10 e 13 - (Areale grigio)

Non si rilevano condizionamenti in quanto alla presente proposta.

3.3 La Pianificazione Comunale – PSC, RUE, POC: analisi dei Piani e sintesi degli approfondimenti ambientali relativi

La pianificazione comunale viene articolata in tre componenti:

La componente strutturale che da forma al PSC:

Il Piano Strutturale Comunale procede ad operazioni, conoscitive e propositive, finalizzate alla definizione delle politiche territoriali, con riferimento sia alle indicazioni del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) sia alla programmazione comunale.

Oggetto fondamentale del PSC è dunque l'insieme delle attività volte al riconoscimento delle risorse e delle condizioni e fragilità del territorio, e alla contestuale definizione degli obiettivi disegno di governo da perseguire durante il periodo di vigenza del Piano. Il PSC è uno strumento di pianificazione non conformativo dei diritti pubblici e privati, e non prescrittivo se non per quanto riguarda i vincoli e

le condizioni generali di sostenibilità a cui devono sottostare le trasformazioni; strumento nel quale è diretto e immediato il riconoscimento e la connotazione delle condizioni locali: geografiche, ambientali, fisiche, paesaggistiche, infrastrutturali e socio-economiche.

La componente regolativa che da forma al RUE:

il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) è strumento prescrittivo, che riguarda e regola tutti gli interventi ordinari, non programmabili e di limitato rilievo trasformativo, che attengono all'uso, alla conservazione e sostituzione del patrimonio edilizio esistente (nelle aree storiche, nelle aree urbane consolidate e nel territorio rurale). La sua disciplina mira alla gestione qualitativa dell'esistente, e si attua per interventi diretti, che vanno dagli interventi conservativi alla ristrutturazione edilizia e al completamento - mentre gli interventi di ristrutturazione urbanistica ricadono tra le trasformazioni urbanistiche previste dal PSC.

La componente operativa che da forma al POC:

Il Piano Operativo Comunale è lo strumento prescrittivo e vincolistico che, coordinandosi con il bilancio pluriennale comunale e assumendo il valore e gli effetti del programma pluriennale di attuazione, conforma per cinque anni i diritti pubblici e privati. Il POC costituisce strumento di indirizzo e coordinamento per il Programma triennale delle opere pubbliche e per gli altri strumenti comunali settoriali.

Per quello che riguarda il POC non ci si soffermerà poiché le aree interessate dalla valutazione non sono soggette a POC così come verrà mostrato nel capitolo 2.6. Verranno invece approfonditi il PSC ed in particolare il RUE nella quale vi è tutta la parte normativa inerente all'ambito AP_4_AL a cui appartiene il comparto Lamborghini. I temi affrontati nelle tavole del PSC sono spesso già stati visti nel capitolo 2.3 poiché discendono direttamente dal PTCP e su questi non ci si soffermerà ulteriormente.

3.4 Il Piano strutturale Comunale – PSC – Comune di Sant'Agata Bolognese

Il Piano Strutturale Comunale è stato approvato con **Delibera del Consiglio Comunale n.30 dell'07/04/2011** ed è entrato in vigore in data 27/04/2011

Successivamente il piano è stato modificato ed aggiornato a seguito delle seguenti varianti:

- Variante urbanistica nell'ambito della procedura di V.I.A. approvata con deliberazione della Giunta Provinciale n.356 del 06/11/2013
- Variante specifica 1 approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 05 del 23/02/2015
- Variante al PSC, nell'ambito del procedimento di approvazione del progetto di ampliamento dello stabilimento produttivo sito in via Modena n. 12 ai sensi dell'art. A-14bis della L.R. 20/2000, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 12 del 16/04/2016
- Variante cartografica al PSC nell'ambito del procedimento di approvazione del progetto di ampliamento dello stabilimento produttivo in via Montirone n. 45/a, approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 41 del 29/11/2018

Al fine di rilevare i vincoli e le indicazioni di uso insistenti sull'area oggetto di studio, e stata analizzata la documentazione cartografica del PSC costituita dalle seguenti tavole:

Tavola	Tema	Scala
PSC.SA/T.1	Classificazione del territorio e sistema delle tutele	1:10.000
PSC.SA/T.2c	Tutela degli elementi di interesse storico-architettonico e/o testimoniale	1:5.000
PSC.SA/T.3	Sistema della rete ecologica	1:25.000

Per le diverse tavole di interesse, vengono riportati i riferimenti normativi di PSC ad esse collegate evidenziando, gli eventuali elementi di vincolo potenzialmente relativi al presente ambito di intervento.

3.4.1 PSC.SA/T.1 – Classificazione del territorio e sistema delle tutele



Figura 24 stralcio di PSC.SA/T.1 – Classificazione del territorio e sistema delle tutele

Nello stralcio di PSC.SA/T.1 – *Classificazione del territorio e sistema delle tutele*, l'area oggetto di studio (evidenziata con un sovrabbondante perimetro tratteggiato viola) è interessata dalla presenza di diversi elementi:

- Individuazione del Territorio Urbanizzato al 11/02/2003 (adozione PTCP) – (areale solo bordato da triangoli neri e bianchi)
- Rete stradale primaria – (linea continua rossa)
- Fascia di tutela delle acque pubbliche ai sensi della D.LGs. 42/2004 - art. 54 NTA PSC – (area solo bordata color petrolio)
- Dossi e Paleodossi – art. 58 NTA PSC – (areale solo bordato da tringoli marroni)
- Limiti di Rispetto cimiteriale – art. 76 NTA PSC – (area solo bordata da crocette nere)
- Alvei attivi ed invasi dei bacini idrici - Reticolo idrografico minore – art. 49 NTA PSC (linea continua blu)
- Ambiti a prevalente destinazione produttiva ad assetto urbanistico consolidato – art. 31 NTA – (areale viola chiaro) e in particolare ambito AP_4_AL – Area per l'ampliamento dell'insediamento produttivo esistente Automobili Lamborghini. – (areale blu fiordaliso)

L'individuazione del Territorio Urbanizzato al 11/02/2003 (adozione PTCP) non è un elemento che influisce direttamente sulla valutazione, ma può avere delle ricadute sull'applicabilità di alcuni vincoli, come nel caso dell'art. 24 in materia di tutela degli elementi della centuriazione (vedasi paragrafo seguente a commento della tavola T.2).

Per ciò che riguarda la presenza della rete stradale primaria, come detto nel capitolo precedente gli interventi di ampliamento interni allo stabilimento oltre che la realizzazione di un parcheggio di oltre 8.000mq vanno a creare i presupposti per un aumento del traffico veicolare oltre che aumentare il numero di attraversamenti della strada (via Modena).

Su questo punto si rimanda ai commenti già espressi in sede di analisi di PTCP, per la messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale presente; in quanto alle valutazioni di dettaglio in merito al traffico indotto e alla gestione del sistema della sosta.

Per ciò che riguarda il tema “Alvei attivi ed invasi dei bacini idrici – Reticolo idrografico minore”, se segnala nuovamente che gli interventi oggetto di esame sono tutti interni al comparto Lamborghini e non vanno ad interessare direttamente il “Canal Chiaro di Valbona” nonostante l’adiacenza al comparto. E’ da notare che gli interventi di interesse si collocano in un’area sulla quale negli anni precedenti sono state autorizzate ed effettuate trasformazioni notevolmente più consistenti. I nuovi interventi, che già non interessano direttamente il canale, non aggiungono elementi di impatto significativi.

Fascia di tutela delle acque pubbliche ai sensi della D.Lgs. 42/2004

Art. 54 - Fascia di tutela delle acque pubbliche ai sensi della D.Lgs. 42/2004

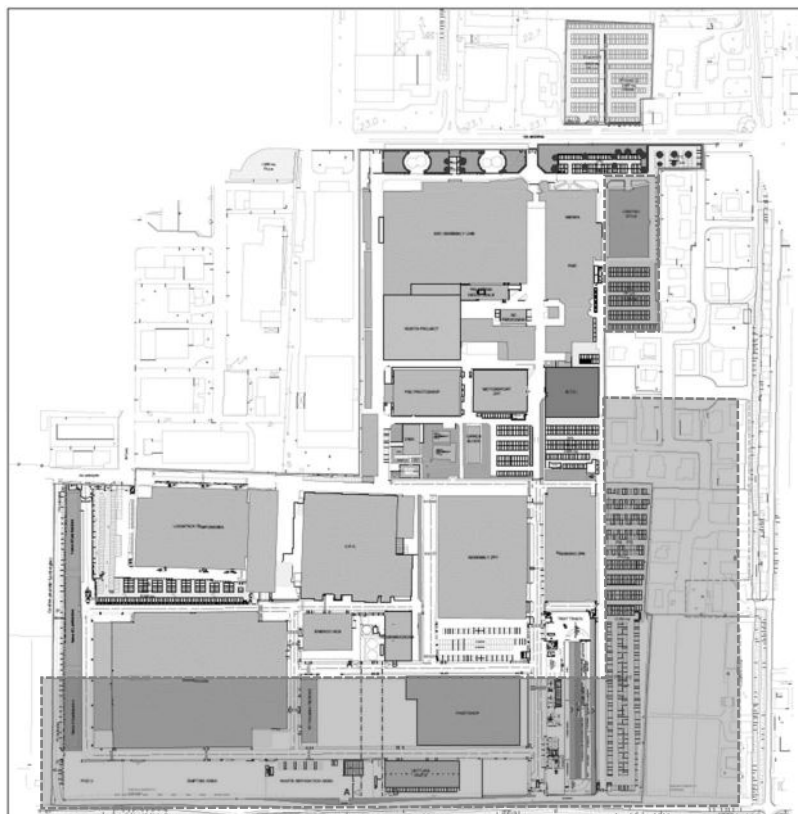
Le fasce di tutela delle acque pubbliche sono le ulteriori aree che possono concorrere alla riduzione dei rischi di inquinamento dei corsi d’acqua, al deflusso delle acque sotterranee, nonché a funzioni naturalistiche e paesaggistiche, e corrispondono alle fasce previste dall’art. 142, comma 1, lett. c, del DLgs. 42/2004. Esse sono riportate indicativamente nella cartografia del PSC, ma deve intendersi che la fascia di tutela è da considerare corrispondente a 150 metri dalle sponde o piede degli argini fiumi, torrenti e corsi d’acqua iscritti negli elenchi di cui al testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con r.d. 11 dicembre 1933, n. 1775.

Le fasce di tutela delle acque pubbliche sono principalmente rivolte a mantenere, recuperare e valorizzare le funzioni paesaggistiche degli ambienti fluviali, nonché a valorizzare/potenziare la fruizione dell’ambiente fluviale e perfluviale per attività ricreative e del tempo libero e la coltivazione agricola del suolo.

Nelle aree di cui al presente articolo, gli interventi sono assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all’art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall’art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall’art. 94 della LR n. 3 del 1999.

Le presenti norme non si applicano ai corsi d’acqua o ai tratti di corsi d’acqua (tombati o non tombati), ancorché cartografati nelle tavole del PSC, per i quali sia stato escluso il vincolo paesaggistico ai sensi dell’art. 46, comma 4-6, della L.R. 31/2002.

Alcuni degli interventi previsti interessano la fascia di tutela delle acque pubbliche individuata ai sensi del D.Lgs. 42/2004 come evidenziato in rosso dall’immagine sottostante:



Gli interventi di ampliamento dell'insediamento produttivo che ricadono totalmente, o in parte, nella fascia di 150 metri dal corso d'acqua "Canal Chiaro di Valbona" sono assoggettati al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica (come previsto all'art 146 del DLgs. 42/2004 e successive modifiche).

Al primo degli interventi in progetto di cui si prevede l'attuazione (la tensostruttura posta lungo il perimetro sud di comparto, a copertura dell'attuale area di sosta per autovetture finite e pronte per la consegna) viene allegata la specifica relazione paesaggistica necessaria all'ottenimento dell'autorizzazione.

Si rimanda dunque a tale relazione per l'approfondimento di questo tema.

Dossi e Paleodossi

Art. 54 – Dossi e paleodossi

1. Le disposizioni di cui al presente articolo sono finalizzate alla tutela dei dossi/paleodossi, rappresentati con apposita grafia nelle tavole di PSC, allo scopo di salvaguardarne le caratteristiche altimetriche, di preservare le morfostrutture come segno testimoniale della formazione ed evoluzione della pianura alluvionale e di non pregiudicare la funzione di contenimento idraulico del programma provinciale di previsione e prevenzione di protezione civile.
2. Nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture andranno salvaguardate le caratteristiche altimetriche della morfostruttura su cui si interviene; non potranno pertanto essere previsti interventi edilizi o infrastrutturali che comportino rilevanti modificazioni morfologiche, in termini di sbancamenti e/o riporti, fatto salvo quanto previsto dal comma 3.
3. Nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture per usi produttivi, gli interventi consentiti dovranno essere compatibili con la struttura idraulica del dosso; la realizzazione di infrastrutture, impianti e attrezzature tecnologiche a rete o puntuali comprenderà l'adozione di accorgimenti costruttivi tali da garantire una significativa funzionalità residua della struttura tutelata sulla quale s'interviene.
4. Qualora sia necessario realizzare interventi infrastrutturali che comportino una rilevante modifica dell'andamento planimetrico o altimetrico della morfostruttura, per una dimostrata e non altrimenti soddisfacibile necessità, il progetto di tali interventi dovrà essere accompagnato da uno studio di compatibilità idraulica e di inserimento e valorizzazione paesistico ambientale.
5. Nelle aree interessate da dossi/paleodossi non sono ammessi:
 - le nuove discariche per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, speciali ed assimilati;
 - gli impianti di smaltimento o di stoccaggio dei rifiuti solidi urbani, speciali ed assimilati, salvo che detti impianti ricadano all'interno di aree produttive esistenti e che risultino idoneamente attrezzate;
 - l'insediamento di centri di pericolo e lo svolgimento di attività a rischio di cui all'art. 45 comma 2, lettera A2 delle NTA del PTA della RER; la previsione di nuove attività di questo tipo, qualora tale esigenza non risulti altrimenti soddisfacibile tramite localizzazioni alternative, dovrà essere corredata da un'apposita indagine idrogeologica che accerti le condizioni di protezione della risorsa idrica sotterranea e definisca, in caso di necessità, eventuali prescrizioni attuative che garantiscano tale protezione.

Si segnala nuovamente come gli interventi di variante si collocano all'interno di un'area sulla quale negli anni precedenti sono state autorizzate ed effettuate trasformazioni notevolmente più consistenti.

I nuovi interventi non aggiungono elementi di impatto significativi, rispetto a quanto già attuato sull'area; ulteriormente, nessuno degli interventi esplicitamente "non ammessi" dalla normativa è previsto in loco.

Limiti di Rispetto cimiteriale – art. 76 NTA PSC

Art. 76 – Limiti di rispetto cimiteriale

1. Il PSC individua, con apposita grafia, gli ambiti di rispetto dei cimiteri esistenti, ai sensi dell'art 338 del R.D. 1265 del 1934 e del D.P.R. 10.9.90 n. 285.
2. Negli ambiti di rispetto dei cimiteri valgono le disposizioni di cui alla Legge 166/2002 e della LR n. 19/1994.
3. Ai sensi delle disposizioni sopra citate, secondo l'interpretazione della Regione Emilia-Romagna prot. n. AMP/DPA/1494 del 21.1.2005, gli interventi ammessi nella fascia di rispetto sono i seguenti:
 - manutenzione ordinaria e straordinaria,
 - restauro e risanamento conservativo,

- ristrutturazione edilizia,
- modifiche alle destinazioni d'uso,
- ampliamenti nella percentuale massima del 10% della SU esistente alla data di adozione del PSC.

I limiti di rispetto cimiteriale generano una fascia che va ad interessare una piccola parte a nord dell'ambito AP_1 oggetto di richiesta di trasformazione urbanistica e accorpamento al comparto Lamborghini (ambito AP_4_AL) e la cui previsione rimane quella di parcheggio attualmente già autorizzata e in corso di realizzazione.

Allo stato di progetto attuale non vi è dunque un'interferenza fra il vincolo e l'intervento.

Ambiti a prevalente destinazione produttiva ad assetto urbanistico consolidato e in particolare ambito AP_4_AL – Area per l'ampliamento dell'insediamento produttivo esistente Automobili Lamborghini. –

Art. 31

1. Gli ambiti a prevalente destinazione produttiva ad assetto urbanistico consolidato (AP) comprendono le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate caratterizzate dalla concentrazione di attività prevalentemente produttive, nonché, trattandosi di Ambito per attività produttive di rilievo comunale, le aree necessarie allo sviluppo ed ampliamento delle attività produttive già insediate nel territorio urbanizzato, dello stesso ambito in cui ricadono, ai sensi dell'Art. 9.2 PTCP. Tali ambiti comprendono inoltre le aree in corso di attuazione sulla base di strumenti urbanistici attuativi approvati, convenzionati e vigenti con destinazione produttiva.

2. In tali ambiti viene perseguita la riqualificazione delle aree produttive esistenti, potenziando le dotazioni di servizio dedicate e la dotazione di aree verdi, quali dotazioni ecologiche ed ambientali, anche con funzioni di miglioramento dell'inserimento paesaggistico delle aree produttive, l'attivazione di politiche di riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, il potenziamento dei collegamenti ciclabili con le aree residenziali, la razionalizzazione della sosta, in particolare per i mezzi pesanti. Il PSC perimetra tali ambiti nelle tavole T.1 "Classificazione del territorio e sistema delle tutele" del PSC. All'interno dei perimetri così delineati il RUE prevede, per quanto riguarda le aree a destinazione produttiva, un'articolazione nelle seguenti tipologie di aree, e ne determina le relative perimetrazioni:

- aree AP_0 – aree di interesse ambientale in ambiti prevalentemente produttivi ad assetto urbanistico consolidato,
- aree AP_1 – aree produttive ad assetto urbanistico consolidato,
- aree AP_2 – aree con destinazione terziaria, direzionale, commerciale, ricettiva, ad assetto urbanistico consolidato,
- aree AP_3 – aree edificabili per funzioni prevalentemente produttive sulla base di piani urbanistici attuativi in corso di attuazione,
- aree AP_4 – aree di trasformazione per usi produttivi,
- area AP_4_AL – area per l'ampliamento dell'insediamento produttivo esistente Automobili Lamborghini
- aree AP_5 – aree per impianti di rottamazione e per impianti di lavorazione inerti.

Gli "ambiti a prevalente destinazione produttiva ad assetto urbanistico consolidato" possono comprendere "aree di interesse ambientale in ambiti residenziali ad assetto urbanistico consolidato" (AC_0) o "aree residenziali ad assetto urbanistico consolidato" (AC_1) per le quali valgono le specifiche previsioni del RUE relative alle aree AC_0 o AC_1.

[...]

5. Le aree AP_1 (aree produttive ad assetto urbanistico consolidato), identificate nella cartografia del RUE, sono costituite da quelle porzioni di tessuto urbano per usi produttivi edificato con continuità. Il RUE attribuisce a tali aree un indice non superiore a 0,55 mq/mq, da assumere come riferimento per le nuove edificazioni, fatte comunque salve le eventuali superfici esistenti maggiori del suddetto indice, da assumere come riferimento per gli interventi di ristrutturazione edilizia, di demolizione e contestuale nuova costruzione e di manutenzione ordinaria e straordinaria.

8. Le aree AP_4 (aree di trasformazione per usi produttivi), identificate nella cartografia del RUE, sono costituite da tessuti urbani edificati di particolare rilevanza ai fini produttivi di cui confermare le finalità ad usi produttivi o da aree libere o parzialmente edificate. Per tali aree si prevedono interventi di riqualificazione del tessuto insediativo esistente, mediante la trasformazione per usi produttivi, in contesti urbanistici prevalentemente produttivi consolidati che necessitano di interventi di trasformazione e riqualificazione urbana. Gli interventi relativi a tali aree sono di norma attuati tramite interventi diretti. Qualora l'intervento preveda

l'applicazione di un indice superiore all'indice minimo previsto dal RUE, nel limite massimo di 0,80 mq/mq, al fine di risolvere criticità pregresse (parcheggi, piste ciclabili, ecc.), l'intervento è assoggettato a PUA.

8bis. L'area "AP_4_AL" è destinata all'ampliamento dello stabilimento produttivo esistente della Ditta Automobili Lamborghini, insediata in Via Modena n. 12, di cui al progetto approvato dall'Amministrazione Comunale ai sensi dell'art. A-14-bis della L.R. n. 20/2000. Il RUE, in esecuzione dell'Accordo urbanistico approvato con delibera della Giunta Comunale n. 123 del 23/10/2015 (del quale si riporta di seguito una scheda riepilogativa), ne disciplina i parametri urbanistico-edilizi, nonché le modalità di attuazione.

AREA AP_4_AL

Comune di Sant'Agata Bolognese

L'area è oggetto di un Accordo urbanistico, approvato con delibera della Giunta Comunale n. 123 del 23/10/2015, che stabilisce i parametri urbanistico-edilizi e alcune condizioni dell'intervento di ampliamento dell'insediamento produttivo esistente della Ditta Automobili Lamborghini, di cui si riporta una sintesi:

- SF - Superficie fondiaria = 314.429,00 mq
- UF - Indice utilizzazione fondiaria = 0,5 mq/mq
- H - Altezza massima = 30 mt
- PU - Parcheggi di urbanizzazione = 5mq/100 mq di SU. E ammessa la monetizzazione
- Pp - Parcheggi di pertinenza = 20mq/100 mq di SU di cui almeno il 5% di uso pubblico
- Superficie permeabile in misura idonea ad assicurare il principio di invarianza idraulica

Il rilascio del Permesso di costruire con il quale si approva il masterplan urbanistico, finalizzato a disciplinare lo sviluppo coordinato della capacità edificatoria, è subordinato alla stipula di una Convenzione Urbanistica con la quale il Soggetto attuatore si impegna a realizzare le dotazioni territoriali e opere di urbanizzazione primaria funzionali all'intervento di trasformazione urbanistica dell'insediamento meglio descritte nell'Accordo urbanistico approvato con delibera della Giunta Comunale n. 123 del 23/10/2015, definendone nel dettaglio i termini di inizio e di ultimazione, le relative idonee garanzie fideiussorie, le modalità di controllo sulla loro esecuzione, i criteri e le modalità per il loro trasferimento al Comune, le sanzioni convenzionali per l'inosservanza degli obblighi ecc.... La Convenzione dovrà fissare inoltre un impegno, almeno decennale, al mantenimento dell'attività produttiva di cui trattasi..

[...]

11. Gli ambiti AP sono normalmente soggetti ad intervento diretto. Nel caso delle aree AP_4 l'intervento dovrà essere convenzionato al fine di garantire la realizzazione di opere di pubblica utilità (parcheggi, piste ciclabili, ecc.), tramite intervento edilizio diretto, ma di tipo convenzionato ovvero tramite PUA, in relazione all'entità e alla complessità dell'intervento da attuare. Il POC, recependo specifici accordi di pianificazione con privati ai sensi dell'art. 18 della LR 20/2000, ovvero in base a specifiche esigenze di interesse pubblico può prevedere interventi di ristrutturazione urbanistica, da attuarsi mediante piano urbanistico attuativo (PUA), anche modificando il perimetro degli ambiti individuati dal presente PSC, per ricomprendere aree destinate o da destinare a parcheggi o viabilità o a verde pubblico, da assoggettare a progettazione unitaria. Per gli ambiti così individuati saranno applicati parametri urbanistici ed edilizi indicati dal POC, nel rispetto delle prescrizioni di cui alle presenti NTA.

12. Al fine della riqualificazione del tessuto insediativo esistente e allo scopo di incrementare il patrimonio di dotazioni territoriali carenti (attrezzature di interesse comune, ecc), secondo quanto evidenziato nelle analisi svolte in sede di Quadro Conoscitivo, ovvero necessarie per migliorare la qualità dei tessuti urbani (spazi per parcheggi e verde pubblico), il PSC individua, nella perequazione urbanistica, il meccanismo per l'acquisizione di aree ancora libere da edificazione ovvero già edificate ma trasformabili a fini collettivi. A tal fine, è possibile acquisire, tramite la perequazione urbanistica, aree o fabbricati collocati nell'ambito AP, necessari per l'attuazione del sistema delle dotazioni territoriali o comunque da destinarsi a finalità pubbliche, tramite l'attribuzione da parte del POC di un indice edificatorio pari all'indice assegnato dal RUE all'area oggetto di acquisizione (per le aree) e della SU esistente alla data di adozione del PSC maggiorata del 20% (per i fabbricati), che potranno essere espressi su una diversa area (area di atterraggio), classificata quale Ambito di possibile trasformazione urbana per usi produttivi (APR), a condizione della cessione gratuita dell'area (area di decollo) o del fabbricato. L'indice edificatorio assegnato dal POC verrà applicato sull'area da cedere e darà quindi origine ad una Superficie Utile (SU) da esprimere sull'area di atterraggio. Qualora siano individuate

particolari esigenze di interesse pubblico da soddisfare tramite la realizzazione di opere e/o infrastrutture supplementari oppure sia necessario compensare il maggior valore di un fabbricato, qualora questo sia soggetto a tutela ai sensi degli artt. 17 e 18 delle presenti NTA, l'indice da applicare sull'area di decollo (per le aree) potrà essere straordinariamente incrementato nella misura massima di un ulteriore 0,15 mq/mq e la percentuale di maggiorazione della SU esistente alla data di adozione del PSC (per i fabbricati) potrà essere straordinariamente incrementata nella misura massima di un ulteriore 20%. La capacità edificatoria così trasferita dovrà essere distribuita nell'area di atterraggio in coerenza e continuità con la densità edilizia e gli altri parametri urbanistici dell'ambito APR di atterraggio

13. Gli insediamenti produttivi idroesigenti, di nuova realizzazione o quelli esistenti, in caso di ampliamento e/o ristrutturazione, dovranno adottare soluzioni tecnologiche che massimizzino il riuso, il riciclo della risorsa idrica e l'utilizzo di acque meno pregiate per usi compatibili.

[...]

Gli ambiti AP_1 e, in particolare, AP_4_AL verranno approfonditi nel capitolo del RUE.

Il PSC definisce le strategie per tali ambiti, attualmente l'indice di utilizzazione fondiaria UF per l'ambito AP_4_AL è fissato a 0,5 mq/mq e viene richiesto di essere incrementato a 0,6mq/mq.

Tale incremento permette di realizzare gli interventi di ampliamento di diversi settori dello stabilimento.

Tali interventi in diversi casi riguardano l'ampliamento di edifici esistenti riducendo quindi la necessità di superficie libera, che comunque risulta essere già impermeabilizzata e in qualsiasi caso senza il consumo di ulteriore suolo a quello già occupato dallo stabilimento. Il previsto incremento di SU senza nuovo consumo di suolo crea dunque una situazione che non è in contrasto con le linee strategiche del PSC.

3.4.2 PSC.SA/T.2c – Tutela degli elementi di interesse storico-architettonico e/o testimoniale



Figura 25 stralcio di PSC.SA/T.2c – Tutela degli elementi di interesse storico-architettonico e/o testimoniale

Nello stralcio di PSC.SA/T.2c – *Tutela degli elementi di interesse storico-architettonico e/o testimoniale*, l'area oggetto di studio (evidenziata con un sovrabbondante perimetro tratteggiato viola) è interessata dalla presenza di diversi elementi:

- Zona di tutela degli elementi della centuriazione – art. 24 NTA PSC - (areale giallo chiaro)
- Elementi della centuriazione – art. 24 NTA PSC – (Linea tratteggiata rossa)
- Viabilità storica – art. 28 NTA PSC – (Linea continua arancione)
- Canali storici – art.29 NTA PSC – (Linea continua blu)
- Territorio urbanizzato (adozione PTCP e PTPR) (area solo bordata triangoli neri e bianchi)
- Perimetro dei centri abitati (Areale barrato grigio)

L'individuazione del Territorio Urbanizzato al 11/02/2003 (adozione PTCP) non è un elemento che influisce direttamente sulla valutazione, ma può avere delle ricadute sull'applicabilità di alcuni vincoli, come in caso di applicazione dell'art. 24.

Al contrario, si segnala che al di là del riferimento alla perimetrazione storica del TU 2003, si dovrà comunque ri-perimetrare il Territorio Urbanizzato odierno, in aggiornamento di quello di PSC, recependo con la presente proposta di variante il variato perimetro esterno del comparto Lamborghini.

Per quanto riguarda i temi della Viabilità Storica e dei Canali storici si rimanda a quanto scritto nel capitolo 2.2.1, confermando le considerazioni già sviluppate a commento delle prescrizioni di PTCP.

Zona di tutela degli elementi della centuriazione ed Elementi della centuriazione

Art. 24 – Zone di tutela degli elementi della centuriazione

1. Le “zone di tutela degli elementi della centuriazione”, individuate con apposita grafia nelle tavole del PSC, con riferimento all'art. 8.2 del PTCP, sono costituite da ambiti nella cui attuale struttura permangano segni, sia localizzati sia diffusi della centuriazione quali, a titolo esemplificativo, le strade pubbliche, le strade poderali ed interpoderali, i canali di scolo e di irrigazione disposti lungo gli assi principali della centuriazione; i tabernacoli agli incroci degli assi; le case coloniche; le piantate ed i relitti dei filari di antico impianto orientati secondo la centuriazione, nonché ogni altro elemento riconducibile, attraverso l'esame topografico, alla divisione agraria romana.

2. Le zone di tutela degli elementi della centuriazione comprendono:- gli “elementi della centuriazione” rappresentati nelle tavole T.2 del PSC, che corrispondono agli elementi costitutivi della centuriazione formati dal reticolo di assi stradali ortogonali (cardini e decumani) e dai canali/scoli persistenti;

- le aree interne della centuriazione, cioè le parti di territorio (centurie o quadre) delimitate dagli elementi costitutivi della stessa (cardini e decumani) in cui l'organizzazione agraria tradizionale impostata dalla centuriazione romana è rimasta inalterata nel tempo. Sono elementi caratterizzanti delle zone centuriate:

l'orientamento e la ripartizione dei campi agricoli, le case coloniche, le piantate e i relitti dei filari di antico impianto orientati secondo la centuriazione, nonché ogni altro elemento riconducibile, attraverso l'esame topografico, alla divisione agraria romana. Le disposizioni di cui al presente articolo, relative alle “zone di tutela degli elementi della centuriazione” non si applicano all'interno del limite del territorio urbanizzato definito alla data del 29 giugno 1989 (data di entrata in salvaguardia del PTPR) o delle aree che siano state urbanizzate in data successiva al 29 giugno 1989 e costituiscano Territorio Urbanizzato all'11 febbraio 2003 (data di adozione delle NTA del PTCP) sulla base di provvedimenti attuativi e titoli abilitativi rilasciati nel rispetto delle disposizioni dell'art. 17, commi 2, 3, 11 e 12, o dell'art. 37 del PTPR.

3. Il PSC considera, ai fini della tutela degli “elementi della centuriazione”, una fascia di rispetto per gli elementi costitutivi della centuriazione (assi stradali e canali/scoli). Tale fascia comprende la sede stradale o l'alveo del canale ed una fascia di rispetto per un'ampiezza pari a 5 metri per lato a partire dal margine della banchina stradale o dal ciglio/arginatura del canale.

4. Nella fascia di rispetto degli elementi della centuriazione di cui sopra è fatto divieto di alterare le caratteristiche essenziali degli elementi caratterizzanti l'impianto storico della centuriazione. Tali elementi devono essere tutelati e valorizzati anche al fine della realizzazione delle reti ecologiche di cui all'art. 40. Qualsiasi intervento di realizzazione, ampliamento e rifacimento di infrastrutture viarie e canalizie deve possibilmente riprendere gli analoghi elementi lineari della centuriazione, e comunque essere complessivamente coerente con l'organizzazione territoriale e preservare la testimonianza dei tracciati originari e degli antichi incroci.

5. Nelle zone di tutela degli elementi della centuriazione sono ammesse le infrastrutture e gli impianti per servizi essenziali di pubblica utilità, comprensivi dei relativi manufatti complementari e di servizio, quali:

- linee di comunicazione viaria;

- impianti atti alla trasmissione di segnali radiotelevisivi e di collegamento, nonché impianti per le telecomunicazioni;

- impianti per l'approvvigionamento idrico e per lo smaltimento dei reflui e dei rifiuti solidi;

- sistemi tecnologici per il trasporto dell'energia e delle materie prime e/o dei semilavorati;

qualora siano previsti in strumenti di pianificazione provinciali, regionali o nazionali e si dimostri che gli interventi garantiscono il rispetto delle disposizioni dettate a tutela degli elementi della centuriazione.

6. È vietato alterare le caratteristiche degli elementi, della struttura e delle aree interne dell'impianto storico della centuriazione in coerenza con la disciplina di tutela del PTCP.

Eventuali nuovi insediamenti urbani nelle aree centuriate devono garantire la coerenza con l'organizzazione territoriale e il rispetto degli elementi della centuriazione individuati dal PSC.

7. Nel caso di nuovi insediamenti di trasformazione urbana che interessino “elementi della centuriazione”, il PUA è soggetto al nulla-osta della competente Soprintendenza, sulla base di sondaggi archeologici preliminari obbligatori, secondo le modalità indicate al comma 2 dell'art. 19 delle presenti NTA e il nulla-osta della Provincia di Bologna, ai sensi del PTCP.

8. Per ogni intervento comportante esecuzione di scavi delle aree della centuriazione individuate dal PSC, non già edificate, è necessario che i relativi progetti siano accompagnati da una relazione di valutazione di rischio archeologico a cura di un archeologo, che deve valutare la necessità o meno di effettuare sondaggi archeologici preliminari e/o controlli in corso d'opera, da inviare anche al locale Museo Archeologico Ambientale.

9. Nelle zone di tutela degli elementi della centuriazione, oltre all'ordinaria utilizzazione agricola del suolo e fermo restando che ogni intervento che intacchi il sottosuolo (intendendosi qualunque tipo di escavazione in quanto distruttiva dello stato preesistente del sottosuolo) deve essere autorizzato dalla competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, sono comunque consentiti:

- a) qualsiasi intervento sugli edifici e sugli altri i manufatti edilizi esistenti, nei limiti stabiliti dal RUE;
- b) la realizzazione di annessi rustici aziendali ed interaziendali, di strutture per l'allevamento zootecnico in forma non intensiva e di altre strutture strettamente connesse alla conduzione del fondo agricolo, nonché di strade poderali ed interpoderali di larghezza non superiore a 4 metri lineari;
- c) la realizzazione di impianti tecnici di modesta entità quali cabine elettriche, cabine di decompressione del gas, impianti di pompaggio per l'approvvigionamento idrico, irriguo e civile, e simili, nonché le attività di esercizio e di manutenzione delle predette opere;
- d) la realizzazione di infrastrutture tecniche di difesa del suolo, di canalizzazioni, di opere di difesa idraulica e simili, comprese le attività di esercizio e di manutenzione delle stesse;
- e) opere temporanee per attività di ricerca nel sottosuolo che abbiano carattere geognostico;
- f) realizzazione di recinzioni, passi carrai, pavimentazioni, che non intacchino in modo significativo il sottosuolo.

Le opere di cui alle lettere c) ed d) e le strade poderali e interpoderali di cui alla lettera b) non devono in ogni caso avere caratteristiche, dimensioni e densità tali per cui la loro realizzazione possa alterare negativamente l'assetto idrogeologico, paesaggistico, naturalistico e geomorfologico degli ambiti territoriali interessati. Per la realizzazione di pavimentazioni stradali, richieste per motivi di sicurezza dal Codice della Strada e dal Regolamento di attuazione dello stesso Codice, in prossimità dell'intersezione con la viabilità pubblica, non potranno essere utilizzati asfalti bituminosi scuri, ma si dovranno impiegare tecniche e materiali che diano la percezione di strade rurali non-asfaltate, così come tipiche del territorio rurale.

Gli elementi della centuriazione individuati dalla tavola T.2c sono individuabili con il canale storico "Canal Chiaro di Valbona", le strade storiche di via Montirone e Via Modena. Via Modena per il tratto di interesse è interamente interna al Territorio Urbanizzato così come definito all'11 febbraio 2003 (data di adozione delle NTA del PTCP) e per questo motivo le disposizioni dell'articolo 24 non sono da applicarsi, così come definito al comma 2 dell'articolo stesso.

Gli elementi della centuriazione sopracitati non sarebbero comunque soggetti ad interventi che ne alterino le caratteristiche fondamentali, intervenendo con la presente proposta di variante unicamente all'interno del comparto Lamborghini già urbanizzato.

3.4.3 PSC.SA/T.3 – Sistema della rete ecologica



Figura 26 stralcio di PSC.SA/T.3 – Sistema della rete ecologica

Nello stralcio di PSC.SA/T.3 – *Sistema della rete ecologica*, l'area oggetto di studio (evidenziata con un sovrabbondante perimetro tratteggiato viola) è interessata dalla presenza di un solo elemento:

- Corridoi ecologici locali - (Linea continua ocra)
- Unità di Paesaggio 5 – Pianura centuriata di S.Agata e S. Giovanni (Area solo bordata da puntini rossi non visibile in questo stralcio)

Corridoi ecologici locali

Art. 40.2 – Corridoi ecologici

[...]

2. I **Corridoi ecologici locali** sono formati da elementi paesaggistico-ambientali di prevalente struttura lineare che attraversano una matrice territoriale di differente natura e corrispondono alle connessioni ecologiche individuate dalla rete ecologica su scala locale. La loro prevalente finalità consiste nel collegamento funzionale tra due o più nodi ecologici (complessi o semplici) della rete, nonché nel “drenaggio” di specie ed individui presenti nella matrice territoriale e nel loro convogliamento verso i nodi della rete ecologica ove si esplicano le funzioni di mantenimento della minima vitalità delle popolazioni delle specie animali e vegetali presenti.

I Corridoi ecologici locali sono funzionali a:

- interventi di conservazione qualora siano già in grado di svolgere efficacemente il ruolo attribuitogli grazie alla maturità o alla funzionalità degli ecosistemi presenti (o a entrambe queste caratteristiche). Si tratta quindi di applicarvi azioni di tipo prettamente gestionale;
- interventi di miglioramento qualora, pur essendo già strutturati, la loro funzionalità non risulti completa rispetto alle potenzialità possedute e si possano, quindi, configurare azioni (strutturali e gestionali) tese all'arricchimento, alla articolazione e alla funzionalità degli ecosistemi presenti;
- interventi di completamento qualora siano da prevedersi come nuove realizzazioni oppure manchino della necessaria continuità fisica e necessitino quindi di azioni di rinaturazione con la realizzazione di nuovi collegamenti.

[...]

Come ribadito per altre circostanze, Il canal chiaro di Valbona non viene interessato dagli interventi oggetto di esame nonostante la vicinanza al comparto.

Unità di paesaggio n.5

Art. 39 – Unità di paesaggio

1. Le Unità di Paesaggio (UdP) sono porzioni territoriali coerenti in cui sono riconoscibili e ripetute particolari caratteristiche di aggregazione delle singole componenti paesaggistiche, morfologico-ambientali e storico-documentali.

2. Il PSC individua, ai sensi degli artt. 3.1 e 3.2 del PTCP, sette UdP di rilievo sovra comunale, come descritte nella Relazione illustrativa del PSC, quali sotto-unità delle Unità di paesaggio di rango provinciale individuate dal PTCP:

[...]

- UdP n. 5 – Terre basse delle Partecipanze:

e localizzata tra il sistema di dossi riferibile al Samoggia ad est e le aree più alte di Crevalcore e di S.Agata ad ovest; il paesaggio è quello delle terre di bonifica appoderate a maglie larghe e geometriche, a colture estensive, con ambiti di interesse storico (partecipanze) e naturalistico collegati ai corsi d'acqua. Essa rientra nella UdP 2 del PTCP;

[...]

4. Con riferimento ai nuclei di forza del sistema paesaggistico di pregio che caratterizza il territorio, si individuano in particolare:

- 1- le porzioni a differente vocazione paesaggistica del territorio ovvero:
- le aree a maggiore valenza naturalistico-ambientale (sistema del fiume Reno, dei dossi fluviali; maggiori aree vallive: UdP 1-2-3);
- quelle di maggior interesse storico-testimoniale (Centuriazione, Partecipanze, altri ambiti di interesse storico paesaggistico: UdP 4-5-6-7);

[...]

5. L'articolazione sopra descritta assume il ruolo di riferimento territoriale per le politiche e le azioni delle Amministrazioni Comunali per la valorizzazione delle risorse ambientali e storico-culturali da sviluppare attraverso la pianificazione operativa, le politiche settoriali, la progettualità pubblica, gli strumenti di comunicazione e promozione del territorio.

In particolare le politiche da perseguire, in coerenza con le indicazioni del PTCP per il Sistema di Pianura e le relative UDP, sono orientate agli obiettivi prioritari di:

- rafforzare la vocazione agricola con potenzialità di qualità paesaggistica, che rappresenta la caratteristica distintiva del territorio, e valorizzarla ai fini dello sviluppo socio-economico sostenibile,
- valorizzare ed evidenziare la struttura organizzativa storica del territorio data dal permanere della maglia della centuriazione romana, come pure le testimonianze degli assetti storico culturali delle epoche successive sia rurali che insediative.

Esse si esprimono attraverso diversi indirizzi, specifici per i due settori territoriali identificati:

[...]

b. per le UDP 4-5-6-7, in cui prevalgono i caratteri paesaggistici di tipo storico culturale e testimoniale:

- operare per la conservazione e valorizzazione del patrimonio storico architettonico e di interesse testimoniale, e dei manufatti agricoli tradizionali esistenti, privilegiando gli interventi di recupero e riuso per funzioni compatibili con le caratteristiche tipologiche degli immobili, rispetto alle nuove edificazioni, come disciplinato dalle presenti norme e dal RUE per gli ambiti agricoli corrispondenti;
- limitare le nuove edificazioni, e prevederne un corretto inserimento rispetto all'assetto storico-paesaggistico esistente, come specificato nelle presenti norme e nel RUE per gli Ambiti agricoli corrispondenti;
- tutelare l'assetto paesaggistico di interesse storico testimoniale esistente, tramite la disciplina dei nuovi insediamenti nel territorio urbanizzabile e degli interventi di nuova costruzione in territorio rurale, e la salvaguardia degli elementi e strutture superstiti che ne consentono tutt'ora la leggibilità, come disciplinato negli articoli specifici delle presenti norme;
- favorire la formazione di strutture ricettive di tipo agriturismo, per la fruizione turistico ricreativa del territorio, in particolare tramite il riuso del patrimonio edilizio rurale di interesse storico e testimoniale esistente;
- salvaguardare la trama insediativa storica e la memoria degli ordinamenti idrografici attuando una verifica puntuale della compatibilità fra le nuove infrastrutture e il disegno storico del territorio, con particolare riguardo ai tracciati della viabilità storica e alle persistenze della centuriazione, prevedendo adeguati indirizzi di ambientazione.

Come già scritto a commento dell'analogo articolo di PTCP, l'intera area del territorio comunale di Sant'Agata Bolognese e quindi anche l'area in esame sono compresi nell'unità di paesaggio n.2 "Pianura persicetana" (PTCP) e più nello specifico nella UDP n.5 del territorio comunale.

L'intervento in esame (una serie di ampliamenti all'interno di un comparto produttivo già in essere) non va ad alterare il "paesaggio" su cui insiste poiché tale paesaggio è di fatto costituito dal medesimo stabilimento produttivo ove si va ad intervenire, senza occupare nuovo suolo.

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

3.5 Il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)

Il Piano Strutturale Comunale è stato approvato con **Delibera del Consiglio Comunale n.30 dell'07/04/2011** ed è entrato in vigore in data 27/04/2011

Successivamente il piano è stato modificato ed aggiornato a seguito della seguente variante:

Variante urbanistica nell'ambito della procedura di V.I.A. approvata con deliberazione della Giunta Provinciale

Il Regolamento Urbanistico Edilizio è stato approvato con **Delibera del Consiglio Comunale n.31 dell'07/04/2011** ed è entrato in vigore in data 27/04/2011

Elaborati coordinati ed integrati con le modifiche apportate in seguito all'approvazione di:

- Variante urbanistica nell'ambito della procedura di V.I.A. approvata con deliberazione della Giunta Provinciale n.356 del 06/11/2013
- Variante 1 al RUE approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 84 del 27/10/2011
- Variante 2 al RUE approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 76 del 28/11/2013
- Variante 3 al RUE approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 48 del 08/10/2015
- Variante al RUE, nell'ambito del procedimento di approvazione del progetto di ampliamento dello stabilimento produttivo sito in via Modena n. 12 ai sensi dell'art. A-14bis della L.R. 20/2000, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 12 del 16/04/2016
- Variante 4 al RUE approvata con delibera di Consiglio Comunale n.45 del 27/10/2016
- Variante al RUE nell'ambito del procedimento di approvazione del progetto di ampliamento dello stabilimento produttivo in via Montirone n. 45/a, approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 41 del 29/11/2018

3.5.1 RUE.SA/Tc – Classificazione del territorio urbanizzato e del territorio rurale



Figura 27 stralcio di RUE.SA/Tc – Classificazione del territorio urbanizzato e del territorio rurale

Nello stralcio di RUE.SA/Tc – *Classificazione del territorio urbanizzato e del territorio rurale*, l'area oggetto di studio (evidenziata con un perimetro rosso) viene individuata come appartenente all'ambito **AP_4_AL** in coincidenza con l'attuale comparto Lamborghini mentre AP_1 per quel che riguarda il Parcheggio "PNord".

- AP_1 - Aree produttive ad assetto urbanistico consolidato - art. 42 NTA RUE – (areale viola chiaro)
- AP_4_AL - Area per l'ampliamento dell'insediamento produttivo esistente Automobili Lamborghini – Art. 45bis NTA RUE – (areale blu fiordaliso)

L'ambito AP_4_AL è una sottocategoria del più generico ambito AP_4 Aree di trasformazione per usi produttivi e che fa riferimento all'art. 45 delle NTA del RUE.

AP_1 – Aree produttive ad assetto urbanistico consolidato

Art. 42 - Aree produttive ad assetto urbanistico consolidato

1. Definizione:

Le aree AP_1 corrispondono alle parti di territorio, parzialmente o totalmente edificate, destinate ad insediamenti a prevalente funzione produttiva, ad assetto urbanistico consolidato.

In queste aree il RUE prevede:

- per gli edifici esistenti: interventi volti al consolidamento ed alla qualificazione delle attività produttive,
- per i lotti non ancora edificati: l'edificazione, nel rispetto dei parametri urbanistici ed edilizi di seguito indicati.

2. Modalità di attuazione:

Nelle aree AP_1 gli interventi si attuano per intervento edilizio diretto (ID).

Sono ammessi interventi di ristrutturazione urbanistica, da attuarsi mediante piano urbanistico attuativo (PUA), nel rispetto dei parametri urbanistici ed edilizi di cui al presente articolo. Tali PUA non sono soggetti a POC.

Al fine della riqualificazione del tessuto insediativo esistente e allo scopo di incrementare il patrimonio di dotazioni territoriali carenti (attrezzature di interesse comune, ecc), secondo quanto evidenziato nelle analisi svolte in sede di Quadro Conoscitivo, ovvero necessarie per migliorare la qualità dei tessuti urbani (spazi per parcheggi e verde pubblico), il PSC individua, nella perequazione urbanistica, il meccanismo per l'acquisizione di aree ancora libere da edificazione ovvero già edificate ma trasformabili a fini collettivi. A tal fine, nelle aree AP_1 il POC, recependo specifici accordi di pianificazione con privati ai sensi

dell'art. 18 della LR 20/2000, può prevedere l'acquisizione, tramite la perequazione urbanistica, di aree o fabbricati, necessari per l'attuazione del sistema delle dotazioni territoriali o comunque da destinarsi a finalità pubbliche, tramite l'attribuzione da parte del POC di un indice edificatorio pari all'indice UF delle aree AP_1 (per le aree) o della SU esistente alla data di adozione del PSC maggiorata del 20% (per i fabbricati), che potranno essere espressi su una diversa area (area di atterraggio), classificata quale Ambito di possibile trasformazione urbana per usi produttivi (APR) nel PSC, a condizione della cessione gratuita dell'area (area di decollo) o del fabbricato. L'indice edificatorio assegnato dal POC verrà applicato sull'area da cedere e darà quindi origine ad una Superficie Utile (SU) da esprimere sull'area di atterraggio. Qualora siano individuate particolari esigenze di interesse pubblico da soddisfare tramite la realizzazione di opere e/o infrastrutture supplementari oppure sia necessario compensare il maggior valore di un fabbricato, qualora questo sia soggetto a tutela ai sensi degli artt. 17 e 18 delle NTA del PSC, l'indice da applicare sull'area di decollo (per le aree) potrà essere straordinariamente incrementato nella misura massima di un ulteriore 0,15 mq/mq e la percentuale di maggiorazione della SU esistente alla data di adozione del PSC (per i fabbricati) potrà essere straordinariamente incrementata nella misura massima di un ulteriore 20%. La capacità edificatoria così trasferita dovrà essere distribuita nell'area di atterraggio in coerenza e continuità con la densità edilizia e gli altri parametri urbanistici dell'ambito APR di atterraggio.

3. Usi ammessi:

Nelle aree AP_1 è ammesso l'insediamento dei seguenti usi:

- U.4b Esercizi commerciali di vicinato non alimentari
- U.5.1a Medio-piccole strutture di vendita alimentari
- U.5.1b Medio-piccole strutture di vendita non alimentari
- U.5.2b Medio-grandi strutture di vendita non alimentari (solo tramite POC)
- U.7 Pubblici esercizi
- U.8 Esposizioni, mostre, fiere, mercati ambulanti
- U.9 Attività commerciali all'ingrosso, magazzini, depositi
- U.10 Locali per lo spettacolo
- U.11 Piccoli uffici e studi professionali
- U.12 Attività terziarie e direzionali
- U.13a Artigianato di servizio ai beni e alle persone
- U.13b Piccole officine e laboratori artigianali
- U.14 Artigianato di servizio agli automezzi
- U.15 Attività artigianali e industriali
- U.16 Attività artigianali e industriali del settore agro-alimentare e conserviero
- U.18a Attività di rottamazione e lavorazione inerti
- U.18b Attività operanti nel settore dei rifiuti
- U.19 Attività di rimessaggio veicoli
- U.21 Attrezzature sportive
- U.25 Infrastrutture tecniche e tecnologiche
- U.29 Attrezzature culturali
- U.31 Distributori di carburante.

Ad integrazione della funzione prevalente sono ammesse attrezzature di servizio quali laboratori, uffici, magazzini, depositi, rimesse, attività commerciali al dettaglio, con esclusione del dettaglio alimentare, spazi di esposizione, purché di carattere complementare all'attività produttiva principale, nonché locali per attività ricreative e sociali del personale impiegato (asili aziendali, locali di riposo e ricreazione per i dipendenti, ecc.), depositi di materiali all'aperto. La SU complessivamente destinabile a tali usi complementari non può essere superiore al 40% della SU ammessa.

I fabbricati residenziali esistenti nelle aree AP_1 o le porzioni residenziali realizzate nell'ambito di fabbricati produttivi esistenti possono essere assoggettati solo ad interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, di restauro e di ristrutturazione edilizia senza aumento di carico urbanistico. Per l'edificio identificato con il simbolo di asterisco di colore arancione, in Comune di San Giovanni in Persiceto, è ammesso anche l'insediamento dell'uso:

U.4a - Esercizi commerciali di vicinato alimentari.

4. Parametri urbanistici ed edilizi:

Nelle aree AP_1 si applicano i seguenti parametri urbanistici ed edilizi: SM Superficie minima di intervento = SF (Superficie fondiaria)

UF Indice di utilizzazione fondiaria = - per le nuove costruzioni, compresi gli ampliamenti e per gli interventi di ristrutturazione urbanistica:

UF = 0,55 mq/mq

- per gli interventi di ristrutturazione edilizia, di demolizione e contestuale nuova costruzione: SU massima ricavabile nell'ambito della sagoma dell'edificio esistente (quando superiore all'indice 0,55 mq/mq) ovvero 0,55 mq/mq (quando la SU esistente è inferiore all'indice)

[...]

PU Parcheggi di urbanizzazione = 5 mq/100 mq di SU

Pp Parcheggi di pertinenza = cfr art. 17 RUE

SP Superficie permeabile = 20% della SF al netto della sup. coperta

Vp Verde pertinenziale = 20% della SF al netto della sup. coperta

H Altezza massima = m 12,00 derogabile per volumi tecnici e magazzini verticali, fino ad un massimo di m 25.00, fatte salve le disposizioni in materia di sicurezza aeroportuale
VL Visuale Libera = Per le nuove costruzioni: 0,5
D1 Distanze dai confini di proprietà = cfr art. 16 "Distanze"
D2 Distanze da confini urbanistici = cfr art. 16 "Distanze"
D3 Distanze tra edifici = cfr art. 16 "Distanze"
D4 Distanza dalle strade = Per le nuove costruzioni: $D4 \geq 5$ m

5. Prescrizioni particolari:

All'atto della presentazione della richiesta di permesso di costruire o della DIA, in caso di interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione, demolizione e contestuale nuova costruzione, nuova costruzione, ampliamento, dovrà essere prodotta apposita documentazione relativamente alla storia del sito ed eventuale caratterizzazione preliminare che accerti lo stato dei luoghi, escludendo o, eventualmente definendo, lo stato di rischio di contaminazione del suolo, sottosuolo e acque sotterranee, secondo le procedure di cui al precedente art. 35 comma 10.

Tutti i casi di insediamento (sia di nuova realizzazione che di riuso di contenitori preesistenti) di medio-grandi strutture di vendita commerciale non alimentari, vanno subordinati alla redazione di un piano urbanistico attuativo (PUA), al fine di inserire nella convenzione l'impegno relativo alle opere di mitigazione ambientale e/o di miglioramento dell'accessibilità, in relazione ai possibili impatti dei nuovi insediamenti commerciali sull'ambiente, sulla mobilità e sulla rete dei servizi pubblici e privati preesistenti, in relazione ai criteri regionali.

In tutte le aree AP_1 individuate dal presente RUE, poste all'esterno del limite del territorio urbanizzato definito alla data del 29 giugno 1989 (data di entrata in vigore del PTPR) o urbanizzate in data successiva al 29 giugno 1989 e che costituiscano Territorio Urbanizzato all'11 febbraio 2003 (data di adozione delle NTA del PTCP della Provincia di Bologna) sulla base di provvedimenti attuativi e titoli abilitativi rilasciati nel rispetto delle disposizioni dell'art. 17, commi 2, 3, 11 e 12, o dell'art. 37 del PTPR e ricadenti in "Tutela archeologica della via Emilia", "Zone di tutela degli elementi della centuriazione", "Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale", "Fascia di tutela fluviale", "Fasce di pertinenza fluviale", l'ammissibilità degli interventi dovrà essere verificata anche in relazione alle specifiche norme di zona di cui agli artt. 23, 24, 43, 50 e 51 delle NTA del PSC.

In tutte le aree AP_1 individuate dal presente RUE, ricadenti in posizione esterna al limite del territorio urbanizzato definito alla data del 27 giugno 2001 (data di pubblicazione avviso dell'avvenuta adozione del PSAI Reno), per i territori ricadenti nel bacino del fiume Reno e del 16 novembre 2001 (data di adozione del Piano Stralcio per il bacino del torrente Samoggia da parte del Comitato Istituzionale), per i territori ricadenti nel bacino del torrente Samoggia, e comprese in "aree ad elevata probabilità di inondazione", l'ammissibilità degli interventi dovrà essere verificata anche in relazione alle specifiche norme di zona di cui all'art. 59 delle NTA del PSC.

Nel caso di interventi che per essere attuati necessitino dell'adeguamento e/o del completamento delle urbanizzazioni, il titolo edilizio dovrà essere obbligatoriamente corredato da una analisi del dimensionamento delle urbanizzazioni e delle reti presso i rispettivi enti gestori, finalizzata alla verifica del loro corretto dimensionamento in relazione all'intervento in progetto.

Qualora le reti non risultassero adeguate, il rilascio e/o l'efficacia del titolo edilizio sarà subordinato alla sottoscrizione di un atto unilaterale d'obbligo con il quale il soggetto richiedente si impegna a provvedere direttamente al completamento o all'adeguamento delle reti a propria cura e spese, preliminarmente ovvero contestualmente all'intervento edilizio.

L'atto unilaterale d'obbligo dovrà essere accompagnato da apposita garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa di importo pari al costo delle opere di completamento o adeguamento delle reti.

In tempi recenti l'azienda automobilistica ha acquisito due lotti contigui posti a nord di via Modena, quasi di fronte all'accesso principale, originariamente entrambi sede di attività produttive.

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

Relativamente a tali lotti Automobili Lamborghini S.p.A. ha previsto, nel rispetto dei parametri urbanistici di cui all'ambito AP_1, la demolizione dei fabbricati esistenti e la sistemazione dell'area a parcheggi pertinenziali per una capienza di circa 328 posti auto, di cui 208 di uso pubblico, in parte alberati e con superfici permeabili nella misura del 20% delle aree scoperte.

L'art. 17 comma 2 del RUE stabilisce che i parcheggi pertinenziali possono essere localizzati anche in altra unità edilizia, rispetto all'area/immobile di intervento, purché posta in un raggio di accessibilità pedonale non superiore a 500 metri, della stessa proprietà, asservita alla funzione di parcheggio pertinenziale e collegata all'unità edilizia con un percorso pedonale senza barriere architettoniche.

Per il caso di specie ricorrono tutte le condizioni previste dall'art. 17 del RUE.

Per la demolizione del primo dei due fabbricati insistenti su tali aree è stata presentata la CILA prot. 97/18 del 03/08/2018 che attesta i requisiti necessari e quindi l'idoneità per tale ambito.

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

Art. 45Bis - Area per l'ampliamento dell'insediamento produttivo esistente Automobili Lamborghini (AP_4_AL)

1. Definizione:

L'area AP_4_AL è costituita dalle porzioni di territorio dell'ambito produttivo del capoluogo, parzialmente edificate o libere, interessate dal progetto di ampliamento dell'insediamento produttivo esistente della ditta Automobili Lamborghini Spa approvato ai sensi dell'art. A-14- bis della L.R. n. 20/2000.

In queste aree il RUE, in esecuzione dell'Accordo urbanistico approvato con delibera della Giunta Comunale n. 123 del 23/10/2015, prevede parametri urbanistico-edilizi uniformi, come di seguito indicati.

2. Modalità di attuazione:

Il progetto di ampliamento dell'insediamento produttivo esistente, approvato ai sensi dell'art. A-14-bis della L.R. n. 20/2000, è attuato tramite interventi diretti.

Il rilascio del Permesso di costruire con il quale si approva il masterplan urbanistico, finalizzato a disciplinare lo sviluppo coordinato della capacità edificatoria, è subordinato alla stipula di una Convenzione Urbanistica, sostitutiva del precedente atto convenzionale, sottoscritto in data 20/05/2013 con atto a ministero Notaio Federico Rossi, con la quale il Soggetto attuatore si impegna a realizzare le dotazioni territoriali e opere di urbanizzazione primaria funzionali all'intervento di trasformazione urbanistica dell'insediamento. La Convenzione Urbanistica, recependo i contenuti dell'Accordo urbanistico approvato con delibera della Giunta Comunale n. 123 del 23/10/2015, dovrà definire nel dettaglio i termini di inizio e di ultimazione delle dotazioni territoriali e opere di urbanizzazione primaria, le relative idonee garanzie fideiussorie, le modalità di controllo sulla loro esecuzione, i criteri e le modalità per il loro trasferimento al Comune, le sanzioni convenzionali per l'inosservanza degli obblighi ecc....

La Convenzione dovrà fissare inoltre un impegno, almeno decennale, al mantenimento dell'attività produttiva di cui trattasi.

Il rilascio e/o la presentazione dei titoli abilitativi edilizi per i successivi interventi edilizi, fermo restando il rispetto dei parametri urbanistico-edilizi di seguito indicati, è subordinato alla presentazione, ove del caso, di idoneo aggiornamento del masterplan urbanistico.

3. Usi ammessi:

Nell'area AP_4_AL è ammesso l'insediamento dei seguenti usi:

U.9 magazzini, depositi

U.11 Piccoli uffici e studi professionali

U.12 Attività terziarie e direzionali

U.13b Piccole officine e laboratori artigianali

U.14 Artigianato di servizio agli automezzi

U.15 Attività artigianali e industriali

U.19 Attività di rimessaggio veicoli

U.25 Infrastrutture tecniche e tecnologiche

U.31 - Distributori di carburante (limitatamente a servizio dell'attività produttiva)

Ad integrazione della funzione prevalente sono ammesse attrezzature di servizio quali laboratori, uffici, magazzini, depositi, rimesse, attività commerciali al dettaglio, con esclusione del dettaglio alimentare, spazi di esposizione, purché di carattere complementare all'attività produttiva principale, nonché locali per attività ricreative e sociali del personale impiegato (locali di riposo e ricreazione per i dipendenti, ecc.). La SU complessivamente destinabile a tali usi complementari non può essere superiore al 40% della SU ammessa.

4. Parametri urbanistici ed edilizi:

Nell'area AP_4_AL, in esecuzione dell'Accordo urbanistico approvato con delibera della Giunta Comunale n. 123 del 23/10/2015, si applicano i seguenti parametri urbanistici ed edilizi:

SF - Superficie fondiaria = 314.429,00 mq

UF - Indice utilizzazione fondiaria = 0,5 mq/mq

H - Altezza massima = 30 mt

PU - Parcheggi di urbanizzazione = 5mq/100 mq di SU. È ammessa la monetizzazione

Pp - Parcheggi di pertinenza = 20mq/100 mq di SU di cui almeno il 5% di uso pubblico

Superficie permeabile in misura idonea ad assicurare il principio di invarianza idraulica

D1 - Distanza dai confini di proprietà = maggiore o uguale a mt 5,00, riducibile a mt 3,00 nel caso di pareti cieche

D2 - Distanza dai confini urbanistici = maggiore o uguale a mt 5,00, riducibile a mt 3,00 nel caso di pareti cieche

D3 – Distanza fra edifici = maggiore o uguale a mt 10,00 nel caso di pareti finestrate, mt. 8,00 nel caso di una parete cieca e una finestrata, mt. 6,00 nel caso di pareti entrambe cieche
D4 – Distanza dalle strade = rif. art. 67 NTA RUE

5. Prescrizioni particolari:

Nelle porzioni di area AP_4_AL poste all'esterno del limite del territorio urbanizzato definito alla data del 29 giugno 1989 (data di entrata in vigore del PTPR) o urbanizzate in data successiva al 29 giugno 1989 e che costituiscano Territorio Urbanizzato all'11 febbraio 2003 (data di adozione delle NTA del PTCP della Provincia di Bologna) e ricadenti in "Zone di tutela degli elementi della centuriazione" si dovranno applicare le disposizioni di cui all'art. 24 del PSC .

La fruizione dell'ambito AP_1 (pur azzerandone gli indici) in qualità di dotazione, in ragione dell'accessibilità pedonale garantita dalla contiguità delle aree, non è in contrasto con le caratteristiche urbanistiche dell'ambito AP 4 AL e anzi permetterebbe di soddisfare le criticità legate all'offerta di sosta che caratterizzano tale comparto.

La richiesta di Variante per l'ambito AP_4_AL consiste nell'aumento dell'indice di utilizzazione fondiaria UF da 0,5 a 0,6 mq/mq, dove questo tipo di operazione è legata alla volontà di ampliare alcuni dei settori produttivi già in essere.

Tali ampliamenti non prevedono ulteriore consumo di suolo o ulteriore impermeabilizzazione in quanto verrebbe tutto realizzato interamente all'interno del comparto Lamborghini, in adiacenza a stabili già esistenti realizzando inoltre strutture su più piani che quindi andrebbero comunque a consumare spazio libero in modo limitato e contenuto.

Detti ampliamenti consistono nel dar spazio ad uffici o a migliorare funzioni già in essere senza quindi creare la prospettiva di impatti differenti da quelli attuali.

L'unico aspetto che potrebbe subire una variazione è l'incremento degli addetti (un aspetto positivo dal punto di vista occupazionale) con il conseguente aumento di traffico e domanda di sosta, tema che verrà approfondito nella relazione specialistica allegata al progetto e sintetizzata in ValSAT.

Non si ritiene dunque che l'incremento da 0,5mq/mq a 0,6mq/mq dell'UF, in un contesto come quello dello stabilimento Lamborghini, sia in contrasto con le strategie del PSC per gli ambiti produttivi nè crei impatti rilevanti.

3.6 Pianificazione di settore: la zonizzazione acustica comunale

Per quanto riguarda l'analisi acustica delle emissioni di comparto si sono ripresi gli elementi conoscitivi di cui all'ultima AUA, rilasciata a luglio 2019 e basata su di un'analisi emissiva di comparto realizzata nel 2018 (studio acustico e successive integrazioni redatti da parte del tecnico competente Dott.ssa Guerzoni Lorenza di GSA Ingegneria, a supporto dell'intervento per la realizzazione dell'edificio denominato "Paint Shop").

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



Figura 28 stralcio della vigente classificazione acustica comunale

Secondo la classificazione acustica adottata e databile al 2009 (e quindi non allineata con gli attuali usi dei luoghi), la porzione sud del comparto inserito oggi in Masterplan veniva inserita in riferimento allo stato di fatto, in classe III, in qualità di area agricola, mentre allo stato di progetto è inserita in classe V, aree prevalentemente industriali, coerentemente con l'estensione attuale dell'area produttiva Lamborghini.

Relativamente ai recettori di perimetro, gli edifici a Nord-Ovest del comparto sono anch'essi in classe V, mentre quelli a Sud e ad Ovest, ubicati in area agricola, sono collocati in classe III, con limiti assoluti di immissione fissati in 60 dBA diurni e 50 dBA notturni.

Tutto l'insediamento residenziale posto ad est e a Nord-Est del comparto produttivo risulta collocato in classe II, trattandosi di area prevalentemente residenziale con limiti assoluti di immissione pari a 55 dBA nel periodo diurno e a 45 dBA nel periodo notturno.

Stando alle conclusioni dello studio acustico che aveva supportato l'ultima autorizzazione di AUA si attestava la sostanziale rispondenza normativa delle emissioni di comparto, pur rimandando ad azioni gestionali volte al contenimento delle emissioni presso i primi frontisti, come da parere ARPAE allegato.



Autorizzazione Unica Ambientale

AUTOMOBILI LAMBORGHINI Spa - comune di Sant'Agata Bolognese - via Modena n° 12

ALLEGATO C

Valutazione di impatto acustico di cui alla L. n°447/1995

E' approvato il documento di "Valutazione di impatto acustico relativo alla realizzazione dell'edificio produttivo denominato Paint Shop" redatta dal tecnico competente in acustica ambientale in data 15/03/2018.

L'azienda Automobili Lamborghini Spa dovrà rispettare, se non già ottemperate alla data del presente atto, le prescrizioni riportate nel nulla osta espresso del comune di Sant'Agata Bolognese con proprio parere favorevole del 16/07/2018¹ che si allegata quale parte integrante e sostanziale del presente allegato C.

Dove quello citato è il Parere del comune di Sant'Agata Bolognese agli atti con PGBO/2018/16546 del 17/07/2018 e le prescrizioni operative le seguenti.

"Vista la domanda di AUA in oggetto (Prot. SUAP n. 1874 del 08/02/2018), trasmessa con nota Prot. n. 2383 del 19/02/2018 (Pratica 04/2018), ravvisata la necessità di formulare il parere inerente la matrice acustica finalizzato al rilascio della prevista AUA per gli impianti siti in via Modena 12 ed in via F. Lamborghini. ...

Tutto ciò premesso si prende atto del contributo tecnico di ARPAE in merito alla matrice RUMORE, sinadoc n.8001/2018 del 21/06/2018, ns. prot.n.8386 del 25/06/2018 con il quale viene disposto che le misure tecniche ed organizzative per la riduzione del rumore ai recettori consistano:

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

Ai fini del rilascio della presente A.U.A., si formulano le seguenti prescrizioni:

- 1. presentazione entro 30 giorni dal rilascio dell'AUA una relazione di impatto acustico, redatta da Tecnico competente in acustica che attesti il rispetto del limite differenziale nel periodo notturno a seguito delle misure di contenimento del rumore proposte in sede istruttoria (pagina 6 e 7 della relazione previsionale di*

impatto acustico integrata); l'attestazione dovrà riferirsi a fonometrie effettuate nelle condizioni di massimo disturbo per tutti i recettori presi in esame nella DOIMA;

2. presentazione entro 30 giorni dal rilascio dell'AUA copia delle procedure organizzative, indicate nella documentazione previsionale per la gestione del traffico interno verso il parcheggio P7, validate dalla Ditta Automobili Lamborghini spa, dalle quali si evinca la completa operatività delle medesime. “

Preso atto delle considerazioni conclusive espresse da parte dell'Ente in seno all'ultima AUA, dove il riferimento al contesto emissivo del comparto produttivo è quello del Masterplan attuato, ai fini della presente proposta di Variante al Masterplan medesimo, andandosi ad intervenire su:

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

non si è proceduto nella redazione di una nuova Verifica Previsionale di Impatto Acustico, non rientrando nelle condizioni applicative di cui all'art. 8 della L.447/95 e art. 10 della L.R.15/2001.

Quanto sopra viene motivato richiamando in particolare i commi 3, 4 e 5 dell'art. 10 della L.R. 15/2001:

“3. La documentazione di previsione di impatto acustico, redatta sulla base dei criteri fissati dalla Regione entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, è allegata, ai sensi del comma 4 dell'art. 8 della Legge n.447 del 1995, alle domande per il rilascio:

- a) di concessioni edilizie relative a nuovi impianti ed infrastrutture adibite ad attività produttive, sportive e ricreative ed a postazioni di servizi commerciali polifunzionali;*
- b) di altri provvedimenti comunali di abilitazione all'utilizzazione degli immobili e delle infrastrutture di cui alla lett. a);*
- c) di qualunque altra licenza od autorizzazione finalizzata all'esercizio di attività produttive.*

4. I criteri di cui al comma 3 prevedono modalità semplificate per la documentazione di previsione di impatto acustico relativamente alle attività produttive che non utilizzano macchinari o impianti rumorosi ovvero che non inducono significativi aumenti di flussi di traffico.

5. Per la trasformazione e l'ampliamento delle imprese dotate di un sistema di gestione ambientale EMAS o ISO14000 la documentazione di cui al comma 3 è quella prevista dal proprio sistema di gestione ambientale qualora questa contenga gli elementi previsti nei criteri fissati dalla Regione.”

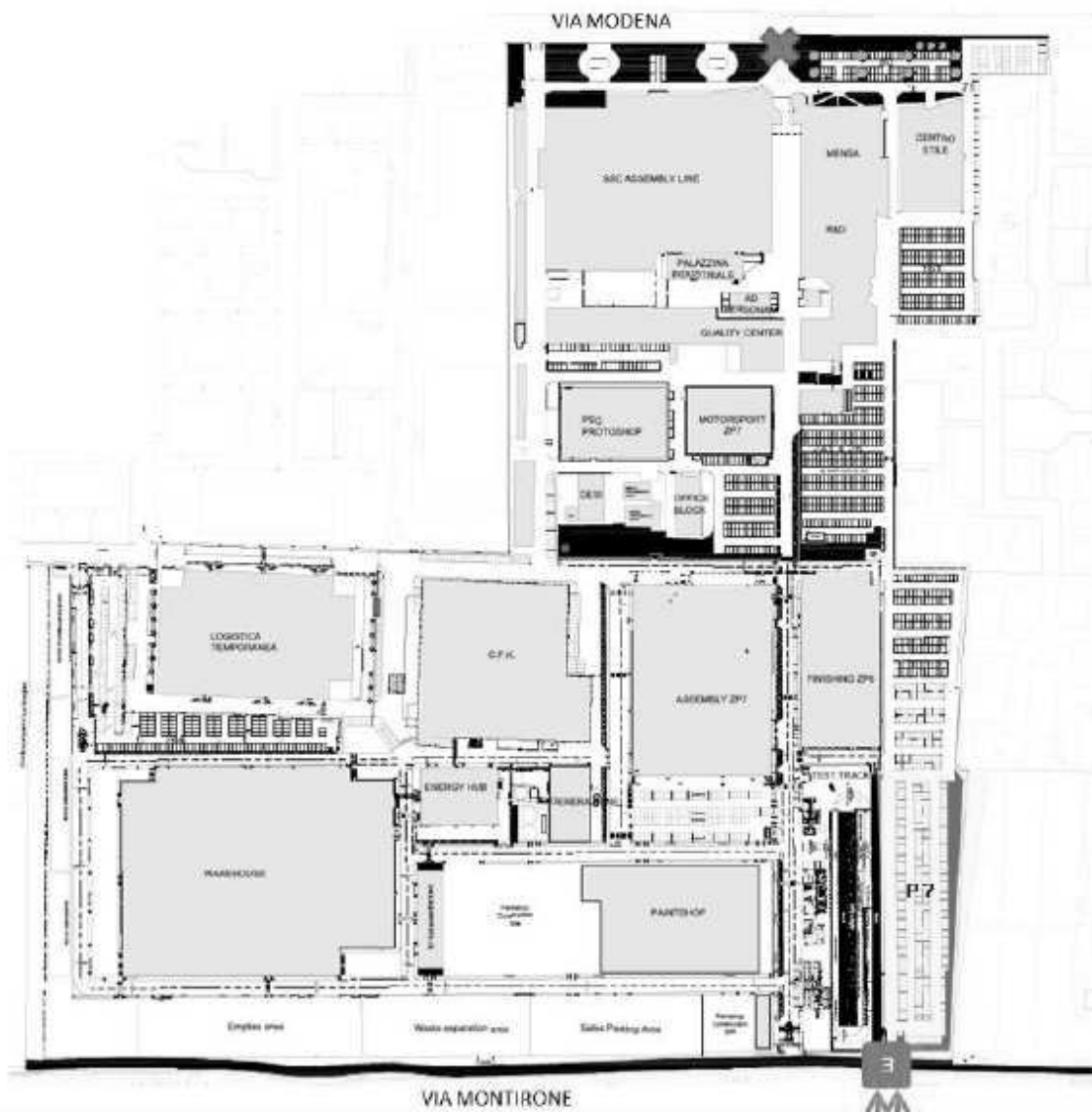
e tenuto conto del fatto che:

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

Assunto dunque che la presente proposta di Variante al masterplan non comporterà modifiche in quanto al contesto emissivo attuale, in riferimento al quale si ribadiscono quindi nuovamente le prescrizioni espresse da ARPAE oltre a sottolinearsi l'importanza delle azioni gestionali già indicate.

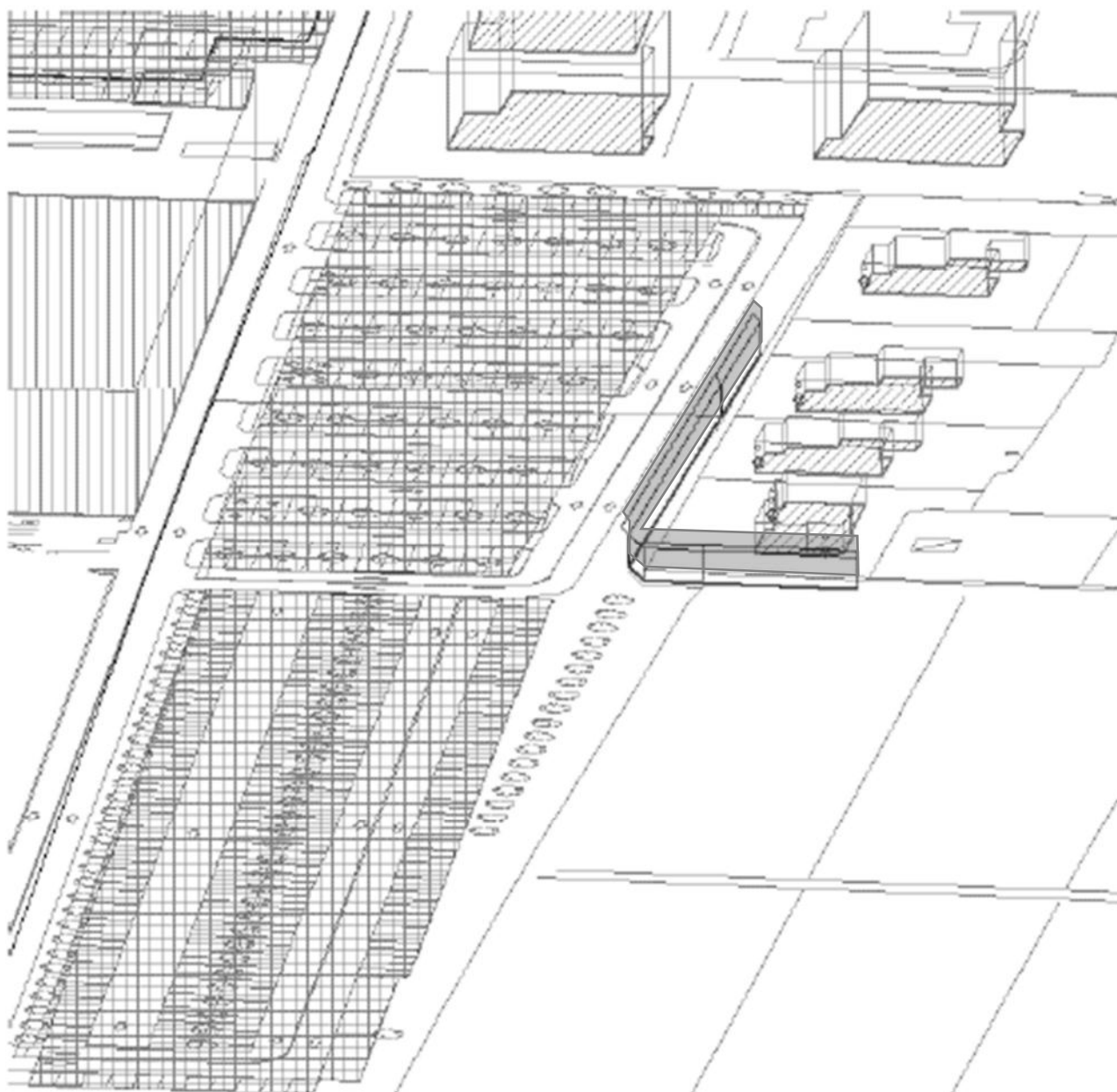
Relativamente alle misure tecniche ed organizzative ipotizzate per l'utilizzo esclusivo del parcheggio posto più a Sud (collocato tra la pista di prova a Est e terreno agricolo a Ovest) nel periodo notturno:

- Nel periodo notturno tra le 5:00 e le 7:00 del mattino l'unica portineria accessibile da tutti i dipendenti, indipendentemente dalla direzione di provenienza, sarà il Gate 3 che conduce al P7. Se necessario il presidio di Security verrà anticipato;
- L'area del parcheggio utilizzabile per i turnisti sarà esclusivamente quella indicata in giallo nell'immagine allegata (P7);
- L'accesso in ingresso su Via Modena 12 rimarrà chiuso fino alle 7:00 di mattina;
- La presente misura verrà condivisa ai lavoratori tramite comunicazione interna ZZALL e durante Teamwork dedicati.



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

Di seguito un'immagine in 3D della barriera ipotizzata, ferma la necessità di un approfondimento fonometrico per il corretto dimensionamento della medesima.



3.7 Pianificazione di settore: il Piano di gestione Rischio Alluvioni

In Regione Emilia-Romagna, i Piani di gestione del rischio di alluvioni (art. 7 Direttiva 2007/60/CE e D.Lgs. 49/2010) sono stati adottati il 17 dicembre 2015 e successivamente, con delibera del Comitato Istituzionale n. 235 del 3 marzo 2016, sono stati definitivamente approvati.

Esaminando il PGRA del distretto dell'Appennino Settentrionale in cui ricade la zona di interesse, emerge che, per lo scenario legato al reticolo principale, l'area in esame risulta interessata da alluvioni poco frequenti.

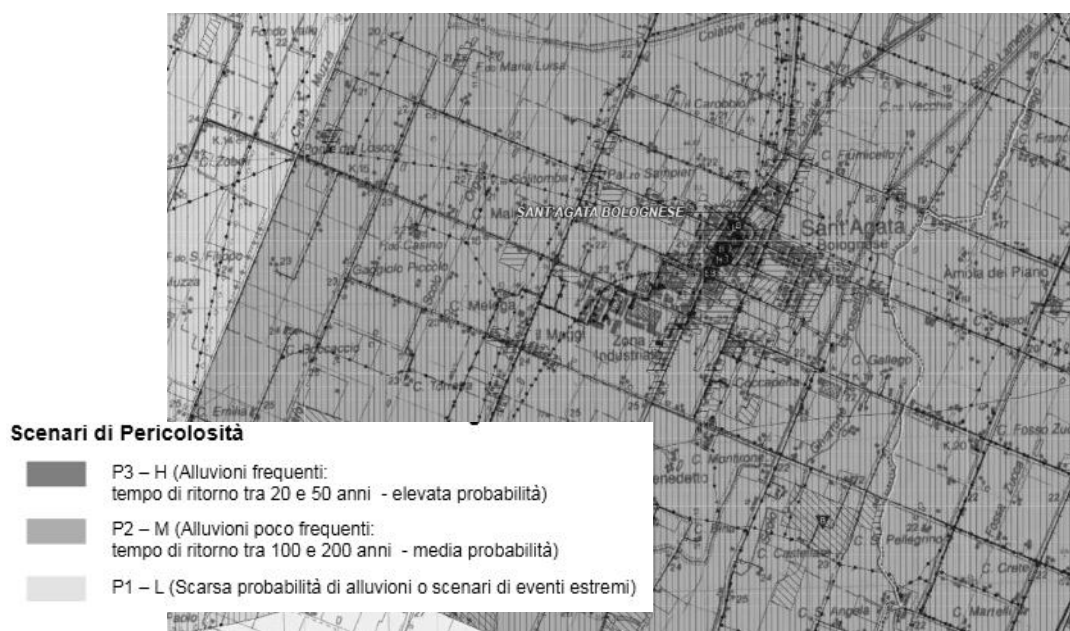


Figura 29 stralcio della tavola 20250 Nonantola - Mappa della pericolosità e degli elementi potenzialmente esposti (art. 6 della Direttiva 2007/60/CE e art. 6 del D.Lgs. 49/2010) - Ambito territoriale: Reticolo naturale principale e secondario

La tavola che riguarda il reticolo secondario di pianura conferma tale assegnazione per la specifica area di interesse del Comparto Lamborghini, oltre ad arricchire la lettura del rischio indicando per l'abitato di S. Agata altre aree ad elevata pericolosità, che non interessano il comparto di interesse.



Figura 30 stralcio della tavola 20250 Nonantola - Mappa della pericolosità e degli elementi potenzialmente esposti (art. 6 della Direttiva 2007/60/CE e art. 6 del D.Lgs. 49/2010) - Ambito territoriale: Reticolo Secondario di Pianura

In base al PGRA il comparto Lamborghini rientra dunque in uno scenario di pericolosità (P2 – M) dato da alluvioni poco frequenti, con un tempo di ritorno tra 100 e 200 anni – media probabilità.

Partendo dal PGRA, è stata poi approvata, dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 2111 del 5 dicembre 2016, la “Variante di coordinamento tra il PGRA e i Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno”, che attua le misure fornendo norme e prescrizioni, oltre ad un’unica mappatura approvata (Tavole MP).

Si tratta di una Variante cartografica e normativa che ha allineato ed armonizzato i contenuti del Piano Stralcio, con le successive modifiche ed i contenuti integrati e derivati a seguito dell’approvazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni.

Il territorio di S.Agata Bolognese, pur in adiacenza al bacino idrografico del fiume Reno, è ora trattato come parte del distretto idrografico del fiume Po, per il quale abbiamo un PGRA vigente datato al 2015 e la relativa Variante attualmente in fase di aggiornamento, mentre non è trattato nell’ambito della succitata Variante di Coordinamento.

Nella seduta di Conferenza Istituzionale Permanente del 20 dicembre 2019 è stato esaminato il primo **aggiornamento delle mappe della pericolosità e del rischio del PGRA** (Art. 6 della Direttiva 2007/60), **per il distretto idrografico del fiume Po.**

Al fine di garantire il necessario coordinamento con le mappe del primo ciclo e rispondere a quanto richiesto dalla Direttiva 2007/60 per il reporting delle mappe nelle APSFR, l’aggiornamento delle mappe riguarda:

- le mappe di pericolosità (aree allagabili) complessive che costituiscono quadro conoscitivo dei PAI;
- le mappe di rischio (R1, R2, R3, R4) complessive, ai sensi del D. Lgs n. 49/2010;
- le mappe di pericolosità e rischio (aree allagabili, tiranti, velocità, elementi esposti) nelle APSFR, che saranno oggetto di reporting alla Commissione.

Attingendo alla cartografia rivista nel 2019, possiamo verificare che per l’area di interesse viene definitivamente ratificato un **rischio alluvioni basso**, come di seguito illustrato in tavola grafica: Piano di Gestione del rischio di alluvioni Secondo ciclo – dicembre 2019 Mappe di pericolosità e rischi – Tav. 31.

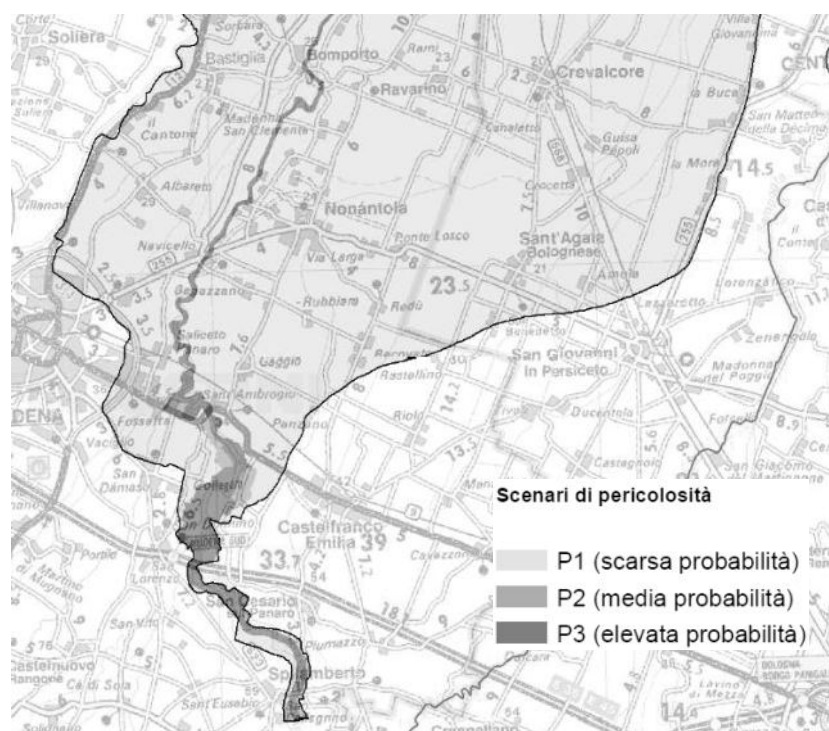


Figura 31 stralcio Piano di Gestione del rischio di alluvioni Secondo ciclo – dicembre 2019 Mappe di pericolosità e rischi – Tav. 31

Gli ultimi approfondimenti in aggiornamento al Piano hanno portato anche alla definizione del tirante idraulico relativo ai diversi ambiti territoriali di competenza dell'Ente, che riporta **per l'intera area di interesse un tirante idrico di riferimento fino a 50 cm.**

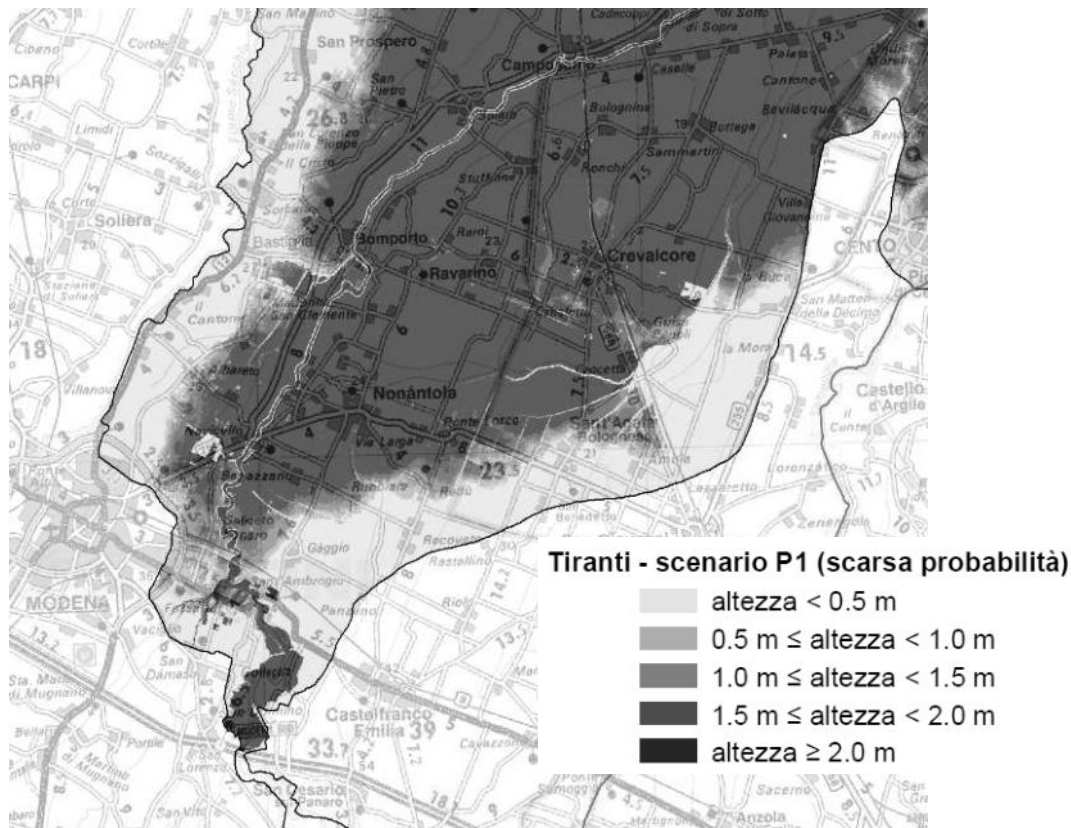


Figura 32 stralcio Piano di Gestione del rischio di alluvioni Secondo ciclo – dicembre 2019 Mappe di pericolosità e rischi – Tav. 31L

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

Questo, tenendo conto del fatto che quanto qui proposto viene ad inserirsi all'interno di un comparto già autorizzato ed edificato, seguendo le prescrizioni rilasciate in sede di approvazione del vigente Masterplan d'area, prescrizioni per altro riferite, alla data di attuazione dell'intero ambito di Masterplan, ad uno scenario di rischio che la pianificazione previgente individuava come più elevato, rispetto alla revisione attuale.

Ulteriormente, si segnala comunque che stando alle previsioni di progetto di cui alla presente variante non verranno realizzati piani interrati.

4 CONCLUSIONI ED INDICAZIONI PER I MONITORAGGI

A seguito di quanto emerso dalle analisi sviluppate in seno al presente documento, il comparto non presenta punti di particolare criticità e l'attuazione della presente proposta di Variante al masterplan vigente non genera nuove criticità andando ad operare all'interno dell'attuale perimetro di comparto, senza nuova occupazione di suolo.

Anche in termini viabilistici e di gestione del sistema della sosta si è verificata, come attestato in seno alle relazioni specialistiche prodotte, la piena sostenibilità degli interventi proposti, pur se a fronte di alcune indicazioni di carattere mitigativo/compensativo.

Riassumiamo di seguito i condizionamenti progettuali emersi a seguito dell'analisi della vincolistica d'area ed a fronte delle prescrizioni discendenti dall'istruttoria tecnica relativa al Masterplan 2015, oltre che dall'ultima autorizzazione AUA (luglio 2019).

1. (tav. 1 di PTCP e tav 1 di PSC) Il canale Chiaro di Valbona che corre in fregio al confine sud del comparto Lamborghini appartiene al sistema delle **"acque pubbliche"**: la fascia di tutela individuata ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (150m) viene evidenziata nella tavola 1 di PSC citata per l'identificazione del rispetto idrografico. Tale tutela aveva comportato la prescrizione, in sede di istruttoria del Masterplan 2015, di realizzazione di un sistema di mitigazione, intesa come barriera vegetale e filari alberati, oggi ancora non realizzati. La nuova relazione paesaggistica redatta in riferimento al progetto per la realizzazione della tensostruttura (unico elemento di progetto interno alla fascia di tutela e prima attuazione della presente proposta di variante al Masterplan vigente) non riprende tale prescrizione segnalando come l'intervento non alteri la percezione dell'attuale stato di fatto. Apparirebbe dunque superata la prescrizione previgente.
2. (tav.1 di PTCP e tav.2 di PSC) L'intero comparto Lamborghini è parte di una **"zona di tutela di elementi della centuriazione"** e per la gestione del vincolo il PTCP rimanda al PSC; gli elementi della centuriazione individuati dalla tavola T.2c del PSC sono individuabili con il canale storico "Canal Chiaro di Valbona", le strade storiche di via Montirone e Via Modena. Le richieste della Soprintendenza, espresse mediante parere di competenza e illustrate nel testo, riportano:
"... ritiene che l'opera di cui all'oggetto sia da sottoporre alla procedura di verifica archeologica preventiva prevista dall'art. 22 NTA del PSC vigente, secondo le modalità di sotto indicate:
 - a) *lettura geo-archeologica dei carotaggi eseguiti o da eseguirsi nell'area dei nuovi fabbricati n. 1, n. 2, n. 4, n. 5, n. 6;*
 - b) *esecuzione di sondaggi archeologici preliminari relativamente ai nuovi fabbricati n. 1, n. 2 e n. 3*
 - c) *controlli archeologici in corso d'opera relativamente ai nuovi fabbricati n. 4, n. 5 e n. 6."*
3. (tav. 2A del PTCP) l'area in esame è compresa all'interno degli **"Ambiti di controllo degli apporti d'acqua in pianura"**. Le indicazioni operative che il PTCP indirizza ai Comuni e che gli stessi poi hanno recepito in sede di PSC, riguardano l'obbligo di realizzazione di reti duali per la raccolta dei reflui, al fine di non incrementare gli apporti d'acqua piovana al sistema di smaltimento, favorendo per altro il riuso di tale acqua e della laminazione dell'area, in misura di non meno di 500mc d'invaso, per ogni ettaro di ST di nuova urbanizzazione. Alla prima delle due prescrizioni si era ottemperato in sede di stesura del precedente Masterplan, urbanizzando l'intero comparto oggi in essere, mentre per le nuove edificazioni di cui alla presente Variante si prevedono eventuali nuovi allacci alla rete esistente, già realizzata diversificando le due tipologie di refluo, ma non nuove linee; ulteriormente, tenuto conto del fatto che gli interventi previsti in variante incidono tutti su aree già urbanizzate, non abbiamo nuove impermeabilizzazioni.
4. (tav. 3 di PTCP) In materia di **Inquinamento Luminoso** si è verificato che il comparto Lamborghini rientra nell'areale con raggio di 15km che ha come centro l'osservatorio astronomico non

professionale del Comune di San Giovanni in Persiceto. Il rispetto dei requisiti minimi di cui alla L.R. 19/2003 - "Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico" - e le relative Direttive applicative Del. GR n. 1688/2013, Del. GR n.1732/2015 sarà oggetto dei dovuti approfondimenti, in seno all'elaborazione degli specifici contenuti di progetto, in caso di inserimento di nuovi corpi illuminanti.

5. (tav. 4A e 4B del PTCP) Riguardo ai temi della **mobilità** e della **sosta** non si è dato riscontro a specifiche prescrizioni in normativa. Ciò non di meno, visto l'elevato numero di veicoli afferenti al comparto per indotto da addetti, fornitori, utenti, ecc. si sono prodotti studi specialistici atti a verificare gli impatti relativi e quindi individuare le necessarie mitigazioni/compensazioni.

In quanto al traffico sulla rete esterna si è verificato che la presente Variante non altera in modo significativo quanto già indotto dal Comparto in essere (riferimento alla piena attuazione del masterplan 2015), ma per migliorare l'intersezione semaforizzata via Modena/via Pedicello/Corso Pietrobuoni si propone la riqualificazione dell'impianto semaforico sopra citato rendendolo "attuato dal traffico". Ciò potrà consentire di adattare in modo dinamico il ciclo semaforico (e, dunque, la durata delle diverse fasi) ai volumi di traffico effettivi in ingresso al nodo dai diversi rami rilevati dal sistema di spire magnetiche, ottimizzandone le capacità di deflusso e accrescendone dunque il livello prestazionale (in termini di riduzione dei ritardi di immissione e dei conseguenti accodamenti)."

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

In ultimo, si è suggerito, proprio per via del completamento del park nord, di prevedere la messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale posto sulla SP 255 via Modena, che collega detta area di sosta all'ingresso pedonale del comparto.

6. (Zonizzazione Acustica) Il sopporto conoscitivo, in quanto alla caratterizzazione delle globali emissioni di stabilimento, è costituito dalla documentazione di **verifica dell'impatto acustico** prodotta a fini AUA, autorizzazione rilasciata nel luglio 2019. In sede di AUA si dichiarava la globale conformità emissiva di stabilimento ed in sede di istruttoria venivano fornite prescrizioni operative all'azienda, in termini di misure tecnico-organizzative per l'utilizzo del parcheggio sud nel periodo notturno (già attuate) oltre che di controllo delle emissioni, in ottica di eventuale realizzazione di un intervento mitigativo verso le adiacenti abitazioni (attività ancora non espletata).

In quanto ai contenuti di variante non si è data evidenza a variazioni emissive di comparto: il delta di traffico indotto incide per meno del 3% sulla rete, delta che in termini acustici è inferiore a 0,1dBA in termini di emissione alla sorgente (delta del tutto ininfluenza in quanto al condizionamento del clima acustico di zona); in quanto alle attività interne, non si introducono nuove lavorazioni e quindi non ci si attendono variazioni emissive a livello di comparto.

7. (Gestione Rischio Alluvioni). A fronte della stesura di aggiornamento delle mappe della pericolosità e del rischio del PGRA (Art. 6 della Direttiva 2007/60) per il distretto idrografico del fiume Po, la presente area di intervento passa da una condizione di rischio medio, ad altra di rischio basso, con indicazione del tirante idraulico da 0-50cm.

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

Questo, tenendo conto del fatto che quanto qui proposto viene ad inserirsi all'interno di un comparto già autorizzato ed edificato seguendo le prescrizioni rilasciate in sede di approvazione del vigente Masterplan d'area, prescrizioni ancora riferite allo scenario previgente di rischio medio e quindi più elevato, rispetto alla revisione attuale.

Per quanto riguarda la fase dei **monitoraggi** le componenti ambientali in esame sono le stesse sopraelencate, per le quali si sono fornite indicazioni operative e/o condizionamenti alla progettazione/gestione dei luoghi.

Sarà cura della proprietà Lamborghini Automobili S.p.A. monitorare la situazione. Tale monitoraggio ha lo scopo di valutare fisicamente i risultati delle azioni di Piano sull'ambiente ed eventualmente, laddove si possa ravvedere l'insorgere di situazioni critiche potervi porre rimedio precocemente e attuare le modifiche necessarie per ridurre gli impatti sul territorio, sull'ambiente e sulla popolazione residente.

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