

REVISIONE | 01
DATA | GIUGNO 2026
COMMESSA | C26-003642



Antonio
Aprea
25.06.2026
17:27:27
GMT+02:00

N I E R



Automobili Lamborghini S.p.A - Stabilimento di Sant'Agata Bolognese

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Parte 1 - Quadro di riferimento progettuale

Verifica di Assoggettabilità a VIA



Redatto	Verificato	Approvato
NIER Ingegneria S.p.A. Società Benefit	Automobili Lamborghini S.p.A.	NIER Ingegneria S.p.A. Società Benefit Ing. Antonio Aprea (firmato digitalmente)

INDICE

1.	PREMESSA	3
1.1.	CATEGORIE PROGETTUALI	3
1.2.	INDIVIDUAZIONE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE	5
1.3.	OBIETTIVI DELLO STUDIO	6
2.	METODOLOGIA DI ANALISI	7
3.	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	10
3.1.	PREMESSA ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE	10
3.2.	DESCRIZIONE DELLO STABILIMENTO “AS-IS”	12
3.2.1.	Il processo produttivo	13
3.2.2.	Interazione del progetto con le matrici ambientali	21
3.2.3.	Impianti termici	23
3.2.4.	Politica ambientale ed energetica	26
3.2.5.	Titoli abilitativi	28
3.2.6.	Approfondimento sulle trasformazioni urbanistiche	29
3.3.	DESCRIZIONE “PROGETTI 2026-2027”	36
3.3.1.	Impianti termici	39
3.4.	VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI	42
3.5.	PIANO DI DISMISSIONE	43

1. PREMESSA

La presente relazione costituisce lo Studio Preliminare Ambientale finalizzato all'attivazione della procedura di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), ai sensi della L.R. n. 4/2018 della Regione Emilia-Romagna, per la valutazione dei potenziali impatti ambientali connessi allo stabilimento esistente di Automobili Lamborghini S.p.A., sito in via Modena n. 12 nel Comune di Sant'Agata Bolognese (BO).

Saranno, inoltre, esaminati i potenziali impatti che potrebbero derivare dalle modifiche in progetto di seguito denominate “Progetti 2026-2027”, descritte nei capitoli successivi, che costituiranno oggetto di istanza di Modifica Sostanziale di AUA a seguito dell'esito dell'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA in esame.

1.1. CATEGORIE PROGETTUALI

La procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA si rende necessaria ai sensi dell'Allegato B.2 alla L.R. n. 4/2018 (“Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti”) e ai sensi dell'allegato II-bis del D.Lgs. 152/06, con riferimento, in particolare, alle seguenti categorie:

	Categoria Progettuale	Rif. Allegati alla Parte II del D.Lgs. 152/2006	Rif. Allegati alla L.R. n.4/2018	Competenza
1	<i>Impianti di costruzione e montaggio di auto e motoveicoli costruzione dei relativi motori, che superino i 10.000 mq di superficie impegnata o 50.000 mc di volume. CATEGORIA MADRE.</i> <i>Modifiche o estensioni di progetti di cui all'All. A.2 o B.2 già autorizzati, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente.</i>	Allegato IV, 3.g) Allegato IV, 8.t)	Allegato B.2, B.2.18 Allegato B.2, B.2.60	Regione Emilia-Romagna Regione Emilia-Romagna
2	<i>Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette.</i>	Allegato IV, 8.b)	Allegato B.2, B.2.44	Regione Emilia-Romagna
3	<i>Banchi di prova motore con area > 500mq</i>	Allegato IV, 8.d)	Allegato B.2, B.2.54	Regione Emilia-Romagna

4	<i>Impianti termici per la produzione di energia elettrica, vapore e acqua calda con potenza termica complessiva superiore a 50 MW. In considerazione del dimezzamento della soglia in applicazione dei criteri di cui al DM 30 marzo 2015.</i>	Allegato II-bis, 1 a)	/	Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
---	---	--------------------------	---	---

Con riferimento alla categoria 1a) di cui all'Allegato II-bis del D.Lgs. 152/06 relativa agli impianti termici, si ritiene opportuno richiamare il D.M. n. 52 del 30 marzo 2015 ("Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome"), nonché il relativo recepimento da parte della Regione Emilia-Romagna mediante Determinazione n. 15158 del 21/09/2018 e Determinazione di rettifica n. 17169 del 25/10/2018.

Nell'ambito delle citate linee guida sono definiti i criteri in presenza dei quali si applica la riduzione del 50% delle soglie fissate per i progetti ricadenti negli Allegati IV e II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006; tali criteri sono di seguito riportati.

[...]

1. *Caratteristiche dei progetti:*
 - a. *Cumulo con altri progetti;*
 - b. *Rischio di incidenti, per quanto riguarda in particolare le sostanze o le tecnologie utilizzate.*
2. *Localizzazione dei progetti: viene considerata la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, con particolare riferimento alla capacità di carico dell'ambiente naturale nelle seguenti zone:*
 - a. *Zone umide;*
 - b. *Zone costiere;*
 - c. *Zone montuose o forestali;*
 - d. *Riserve e parchi naturali;*
 - e. *Zone classificate o protette dalla normativa nazionale; zone protette speciali designate in base alle Direttive 2009/147/CE e 92/43/CE;*
 - f. *Zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla normativa dell'Unione Europea sono già stati superati;***
 - g. *Zone a forte densità demografica;*
 - h. *Zone di importanza storica, culturale o archeologica.*

[...]

Nel territorio della Regione Emilia-Romagna, il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030) assimila le “aree di superamento”, come definite dall’art. 2, comma 1, lettera g), del D.Lgs. 155/2010, alle zone “Pianura est”, “Pianura ovest” e “Agglomerato di Bologna”.

In particolare, il Comune di Sant’Agata Bolognese (BO) ricade nella zona “Pianura est”, interessata da procedura di infrazione connessa al superamento del valore limite giornaliero di PM₁₀.

In considerazione di quanto sopra, risulta applicabile il criterio di riduzione del 50% delle soglie anche alla categoria di cui all’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, di seguito richiamata:

1.a) *impianti termici per la produzione di energia elettrica, vapore e acqua calda con potenza termica complessiva superiore a 50 MW.*

Si evidenzia che, allo stato attuale, presso lo stabilimento risultano installati impianti termici con potenza complessiva pari a 47 MW.

1.2. INDIVIDUAZIONE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE

Come evidenziato nella tabella soprastante, gli interventi in progetto risultano riconducibili a diverse tipologie progettuali soggette a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, ricadenti in parte nell’ambito della competenza statale e in parte in quello della competenza regionale. Considerato che la categoria progettuale “madre” (B2.18 della L.R. n. 4/2018) rientra nella competenza regionale e che l’attività di produzione di energia elettrica, vapore e acqua calda, pur riconducibile a una categoria di competenza statale, è funzionalmente ed esclusivamente finalizzata alla copertura dei fabbisogni energetici del ciclo produttivo – come chiarito dalla FAQ (VAS-VIA) n. 1 pubblicata sul sito del Ministero – è stata trasmessa una comunicazione ai sensi dell’art. 7-bis, commi 4-bis e 4-ter, del D.Lgs. 152/2006 sia al Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (Direzione Generale Valutazioni Ambientali) sia alla Regione Emilia-Romagna (Area Valutazioni Impatto Ambientale e Autorizzazioni), al fine di individuare l’Autorità competente.

Con nota del 27/04/2026, la Regione Emilia-Romagna ha comunicato al Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica la proposta di svolgere la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA in modo unitario e complessivo, includendo nella valutazione anche gli impatti derivanti dall’impianto termico.

Si riporta di seguito uno stralcio dell’art. 7-bis, comma 4-ter, del D.Lgs. 152/2006: “Entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, la Regione o la Provincia autonoma trasmette al Ministero le valutazioni di competenza, anche in merito all’individuazione dell’autorità

competente allo svolgimento della procedura di VIA o alla verifica di assoggettabilità a VIA, dandone contestualmente comunicazione al proponente. Entro i successivi trenta giorni, in base ai criteri di cui agli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, il competente ufficio del Ministero comunica al proponente e alla Regione o Provincia autonoma la determinazione in merito all'autorità competente, alla quale il proponente stesso dovrà presentare l'istanza per l'avvio del procedimento. Decorso tale termine, si considera acquisito l'assenso del Ministero sulla posizione formulata dalla Regione o Provincia autonoma.”

In data 28/05/2026 è pervenuta a mezzo PEC risposta del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (Registro Ufficiale uscita 0113585 del 28/05/2026) che ha riconosciuto la possibilità di valutare, nell'ambito della procedura regionale, anche gli impatti generati dagli impianti termici, in quanto destinati al soddisfacimento dei fabbisogni energetici necessari all'attività produttiva dell'impianto, nel caso specifico, prevalentemente finalizzata alla produzione di autoveicoli.

1.3. OBIETTIVI DELLO STUDIO

La presente relazione costituisce pertanto lo Studio preliminare ambientale relativo all'individuazione e valutazione dei possibili impatti ambientali generati dallo stabilimento Automobili Lamborghini S.p.A..

Inoltre, in conformità a quanto previsto dalle normative vigenti in materia come previsto dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., Parte II, Allegato VII - “Norme in materia ambientale - Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale”, il presente elaborato ha l'obiettivo di individuare ed analizzare potenziali impatti significativi dell'opera sull'ambiente circostante ed individuare le possibili opere di mitigazione ambientale da adottare al fine di prevenire, eliminare o minimizzare gli impatti negativi sull'ambiente, prima che questi si verifichino effettivamente.

L'analisi ambientale condotta e illustrata nei capitoli successivi, secondo la metodologia indicata (capitolo 2), ha individuato i livelli di significatività dei potenziali impatti ambientali generati dallo stabilimento Lamborghini.

Si ritiene che il progetto oggetto della valutazione rispetti quanto previsto dalla normativa vigente sia in termini urbanistici che in termini ambientali, inserendosi in maniera coerente rispetto all'ambiente circostante. Di seguito verranno quindi dettagliate tutte le indagini condotte che hanno portato a tale esito la valutazione.

2. METODOLOGIA DI ANALISI

La metodologia di analisi utilizzata per la stesura del presente elaborato si basa su valutazioni qualitative dei potenziali effetti indotti dal progetto sulle componenti ambientali più rilevanti, approfondendoli con quanto previsto per l'ambito territoriale di riferimento dagli strumenti urbanistici di scala comunale e sovraordinata. Nel dettaglio, la trattazione sviluppata nei successivi capitoli è stata articolata nei seguenti punti fondamentali:

- Inquadramento dell'area e descrizione delle opere di intervento

Il capitolo ha l'obiettivo di fornire un primo inquadramento dell'area oggetto d'intervento nonché definire i principali interventi da eseguire.

- Quadro di riferimento programmatico

In questo capitolo verranno forniti gli elementi conoscitivi riguardo le previsioni di progetto con la normativa e la programmazione territoriali vigenti, con l'obiettivo di verificare la coerenza con gli stessi.

- Quadro di riferimento ambientale

Le componenti ambientali ed antropiche individuate sono:

- Atmosfera: aria e clima;
- Suolo e sottosuolo;
- Acque superficiali, acque di dilavamento e scarico e consumi idrici;
- Paesaggio ed elementi storico testimoniali;
- Biodiversità;
- Rumore;
- Traffico e viabilità;
- Rifiuti;
- Elettromagnetismo;
- Energia;
- Inquinamento luminoso;
- Popolazione e salute umana.

Per ciascuna matrice è stato elaborato un confronto fra le componenti ambientali e antropiche che caratterizzano il sito e tutte le previsioni di progetto significative e non ai fini della procedura di screening e riportando una stima e valutazione dei possibili impatti, nonché l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione specifiche previste.

In particolare, per ciascuna matrice ambientale sono riportati i seguenti paragrafi:

- Analisi della componente allo stato attuale;
- Descrizione del progetto.

La descrizione del progetto è a sua volta articolata nelle seguenti sezioni:

- **As-is:** descrizione dell'assetto attuale dello stabilimento con riferimento alla specifica matrice ambientale;
- **Progetti 2026-2027:** descrizione dell'assetto futuro di medio termine (2026-2027) dello stabilimento con riferimento alla specifica matrice ambientale. Tali interventi saranno oggetto di successiva procedura di Modifica sostanziale dell'AUA.
- Stima e valutazione degli impatti ed eventuali misure di mitigazione.

La descrizione e valutazione della significatività degli impatti è a sua volta suddivisa in:

- **As-is;**
- **Progetti 2026-2027 - fase di cantiere;**
- **Progetti 2026-2027 - fase di esercizio.**

- Valutazione della significatività dell'incidenza ambientale

Nel presente paragrafo, verrà fornito un giudizio sintetico finale riassuntivo delle conclusioni emerse per ogni singola valutazione condotta sulle matrici ambientali al fine di valutare l'effetto complessivo del piano sul sistema urbano di riferimento.

Ogni matrice ambientale sarà accompagnata da un'indicazione dei livelli di significatività degli impatti sotto forma di sigla e di colore, secondo la seguente legenda:

Ns	Non significativo
Ss	Scarsamente significativo
S	Significativo
Ms	Molto significativo

I 4 livelli di significatività individuati sono:

- **Non significativo:** se le considerazioni effettuate portano alla conclusione che l'impatto sull'ambiente non è distinguibile dagli effetti preesistenti;
- **Scarsamente significativo:** se le considerazioni effettuate portano alla conclusione che l'impatto sarà apprezzabile ma il suo contributo non porterà ad un peggioramento significativo della situazione esistente;

- **Significativo:** se le considerazioni effettuate portano alla conclusione che l'impatto comporterà un peggioramento significativo della situazione esistente (es. +5%). Un impatto, inoltre, può dirsi significativo se, in una situazione già caratterizzata da criticità e superamenti di limiti di legge contribuisce ad innalzare in maniera sensibile la frequenza e l'entità dei superamenti;
- **Molto significativo:** se le considerazioni effettuate portano alla conclusione che l'impatto sull'ambiente supera i limiti stabiliti per legge (o tramite altri criteri ambientali), che in assenza dell'opera non verrebbero superati. Un impatto, inoltre, può dirsi molto significativo se, in una situazione già caratterizzata da criticità e superamenti di limiti di legge, contribuisce ad innalzare in maniera rilevante la frequenza e l'entità dei superamenti.

3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

3.1. PREMESSA ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Fondata nel 1963 da Ferruccio Lamborghini, Automobili Lamborghini ha sede nel Comune di Sant'Agata Bolognese, in provincia di Bologna, ed è attiva nella progettazione e produzione di autoveicoli supersportivi di fascia alta.

L'attuale gamma produttiva comprende modelli dotati di sistemi di propulsione ibrida ad alte prestazioni (*High Performance Electrified Vehicle* - HPEV), tra cui Revuelto, Urus SE (Super SUV ibrido plug-in) e Temerario. Nel corso della propria attività, l'azienda ha inoltre sviluppato numerosi modelli di rilievo nel segmento delle vetture sportive di lusso, nonché serie limitate ad elevato contenuto tecnologico e prestazionale.

Da oltre quindici anni, l'azienda ha intrapreso un percorso strutturato orientato alla sostenibilità ambientale, integrando criteri di responsabilità ambientale e innovazione tecnologica nei processi produttivi e nelle strategie industriali. In tale ambito, Automobili Lamborghini risulta tra i primi produttori del settore a introdurre una gamma ibrida, adottando un approccio che considera l'intero ciclo di vita del prodotto e la catena del valore.

Parallelamente, l'azienda promuove iniziative finalizzate al miglioramento delle condizioni lavorative, con particolare riferimento al benessere dei dipendenti, all'equilibrio tra vita professionale e privata e alla valorizzazione dei principi di diversità, equità e inclusione, in coerenza con le proprie linee strategiche e organizzative.

Lo stabilimento Automobili Lamborghini S.p.A. è localizzato nel territorio comunale di Sant'Agata Bolognese in via Modena n.12, nella Città Metropolitana di Bologna (Figura 1 e Figura 2).

Il contesto territoriale circostante è caratterizzato da una morfologia pianeggiante e una prevalente destinazione d'uso agricola, intervallata da insediamenti produttivi e artigianali diffusi. L'azienda si inserisce in un sistema territoriale a forte vocazione manifatturiera, noto anche con "*Motor Valley*" emiliana, caratterizzato dalla presenza di importanti realtà produttive nel settore automotive e meccanico.



Figura 1 - Inquadramento di area vasta



Figura 2 - Inquadramento di dettaglio

Il comparto produttivo si affaccia principalmente su via Modena (SP 255), asse viario di rilevanza provinciale che costituisce il collegamento diretto tra i poli urbani di Modena e Bologna e

rappresenta l'arteria principale di distribuzione del traffico nell'area.

Tale infrastruttura assicura il collegamento con la rete viaria primaria, in particolare con l'Autostrada A1 Milano-Napoli, accessibile tramite i caselli di Modena Nord e Bologna Borgo Panigale.

3.2. DESCRIZIONE DELLO STABILIMENTO "AS-IS"

Lo stabilimento Automobili Lamborghini di Sant'Agata Bolognese costituisce un complesso industriale integrato dedicato alla progettazione, ricerca e sviluppo, produzione, assemblaggio, collaudo e commercializzazione di autovetture sportive e supersportive di alta gamma. Il sito rappresenta il principale polo produttivo dell'azienda e comprende al proprio interno tutte le principali fasi del ciclo produttivo, dalla ricerca e sviluppo del prodotto fino alla realizzazione della vettura finita.

Il sito produttivo di Automobili Lamborghini ha una superficie totale di circa 346.000 m² ed è costituito da più fabbricati, aventi una superficie coperta di circa 185.000 m² ed è organizzata in una pluralità di edifici e infrastrutture tra loro funzionalmente connessi. Oltre ai reparti direttamente coinvolti nella produzione delle vetture, il sito comprende aree dedicate alla ricerca e sviluppo, alla logistica, alla produzione e distribuzione dei vettori energetici, ai servizi aziendali e alle attività di supporto.

In Figura 3 è riportata una rappresentazione dei singoli fabbricati presenti all'interno dello stabilimento e di seguito saranno descritte le specifiche attività per ogni comparto.

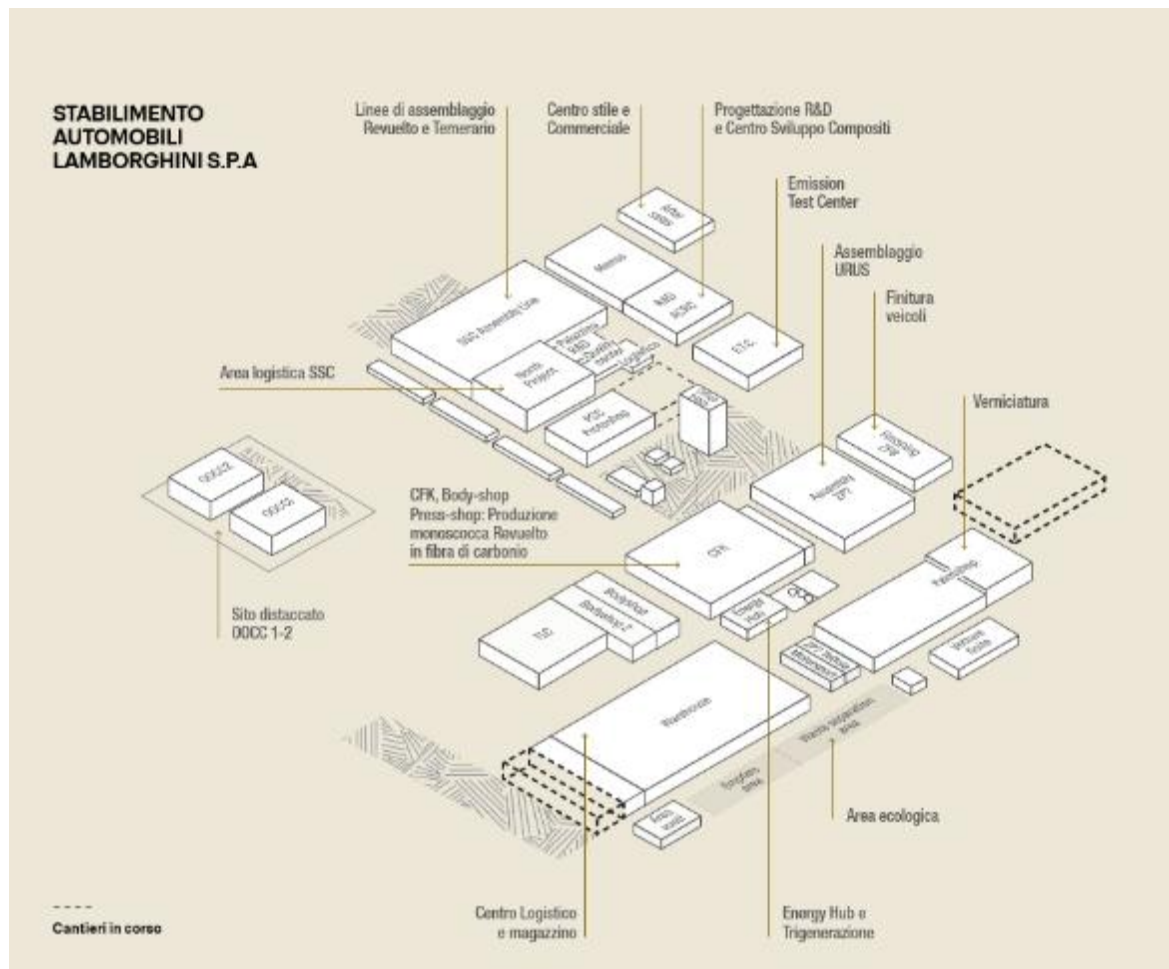


Figura 3 - Stabilimento Automobili Lamborghini S.p.A.

3.2.1. Il processo produttivo

Presso lo stabilimento vengono svolte attività di progettazione, sviluppo e produzione di automobili di lusso tramite le fasi di realizzazione di monoscocca e parti in fibra di carbonio, verniciatura, montaggio, finitura e assistenza post-vendita.

Il processo produttivo di Automobili Lamborghini è caratterizzato da un elevato livello di integrazione verticale, che consente la gestione diretta delle fasi strategiche di progettazione, realizzazione e assemblaggio dei principali componenti del veicolo. La produzione ha inizio con la realizzazione dei press parts e dei componenti strutturali della scocca, che confluiscono nelle fasi di BIW (Body in White) e/o struttura in composito o alluminio (MCQ, ASF, underbody), a seconda del modello. Segue la fase di verniciatura, svolta internamente, che precede l'assemblaggio finale del veicolo.

Parallelamente, all'interno del processo integrato, Lamborghini realizza e gestisce direttamente reparti ad alto valore aggiunto quali motopropulsore endotermico (Engine), sistemi elettrificati (E-axle) e batterie, integrando componentistica proveniente dal Gruppo VW/Audi e da fornitori

esterni qualificati. L'assemblaggio è completato con le lavorazioni di selleria, dedicate agli interni e alle finiture artigianali.

Il ciclo produttivo si conclude con rigorose fasi di testing funzionale, dinamico e qualitativo, seguite dalle operazioni di finishing, finalizzate alla verifica di conformità del veicolo agli standard di qualità, prestazione e sicurezza propri del marchio Lamborghini. Questo modello produttivo integrato consente elevato controllo tecnologico, qualità costruttiva e coerenza prestazionale sull'intera gamma di veicoli.

Si riporta di seguito lo schema a blocchi del processo specifico per il modello Revuelto, a seconda del modello lo schema può variare leggermente, mantenendo tuttavia tale configurazione di base.

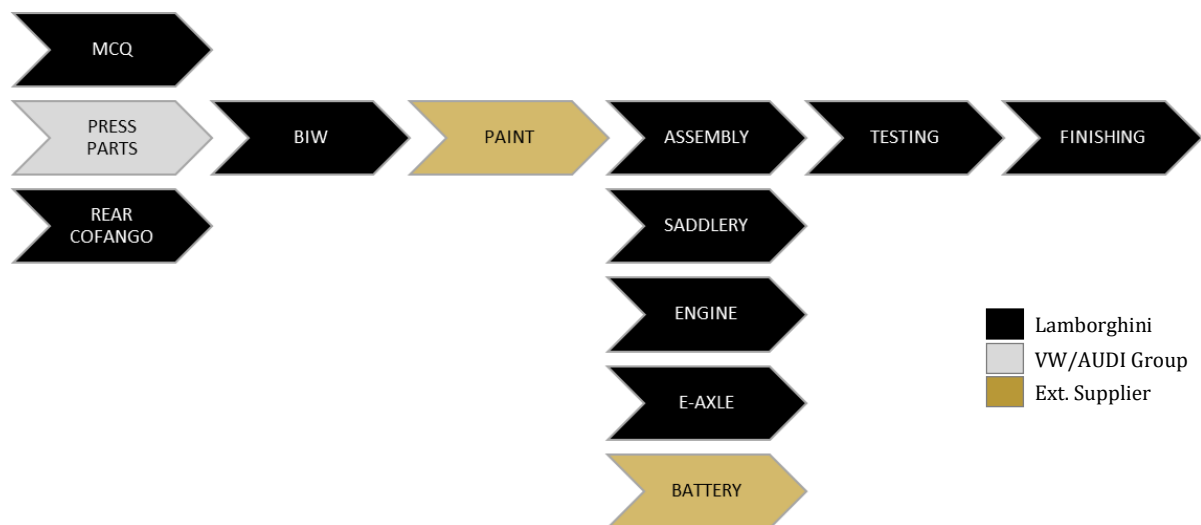


Figura 4 - Schema a blocchi processo produttivo Revuelto

Nel 2025 sono state prodotte 9.901 unità così suddivise:

	2023	2024	2025	Unità
Aventador/ Revuelto	214	1.914	2.079	n.r
Huracan/ Temerario	3.800	3.605	557	n.r
URUS/URUS SE	6.000	6.681	7.265	n.r
Totale	10.014	12.200	9.901	n.r

Tabella 1 - Unità prodotte: confronto tra 2023-2024-2025

Nel 2025 il numero di vetture prodotte ha registrato una riduzione rispetto all'anno precedente, principalmente a causa della progressiva conclusione della produzione del modello Huracan, avviata alla fine del 2024, e dell'avvio graduale della produzione del nuovo modello Temerario nel corso del 2025.

Dal punto di vista funzionale, lo stabilimento può essere ricondotto alle seguenti macroaree operative:

- Ricerca e sviluppo, comprendente le attività di progettazione, sperimentazione, validazione e industrializzazione dei veicoli e dei relativi componenti;
- Produzione di componenti strutturali e materiali compositi, dedicata alla realizzazione delle strutture portanti e dei componenti in fibra di carbonio;
- Verniciatura e trattamenti superficiali;
- Assemblaggio finale delle vetture e collaudo;
- Logistica e gestione dei materiali;
- Produzione e distribuzione dei servizi tecnologici ed energetici;
- Attività amministrative, direzionali e servizi di supporto al personale.

La configurazione attuale dello stabilimento è riportata nella Figura 5 e nell'elaborato Tavo1_MASTERPLAN_AS_IS, mentre nei paragrafi successivi vengono descritte le principali funzioni svolte nei diversi edifici che compongono il complesso produttivo.



Figura 5 - Masterplan AS-IS

1. **SSC ASSEMBLY LINE:** area produttiva dedicata all'assemblaggio delle vetture della gamma Super Sport Car (SSC), comprendente le linee di montaggio dei modelli Revuelto e Temerario e le relative attività di assemblaggio dei gruppi propulsori. Nell'area vengono svolte le operazioni di accoppiamento tra telaio, motore e trasmissione, installazione degli impianti elettrici ed elettronici, montaggio degli allestimenti interni ed esterni, nonché le attività di finitura e controllo qualità. Il comparto comprende inoltre la selleria, destinata alla lavorazione e al rivestimento degli interni delle vetture, le sale prova motori per l'esecuzione dei test funzionali e delle verifiche prestazionali sui propulsori.
2. **NORTH PROJECT:** area logistica ubicata all'interno del comparto SSC e destinata al

supporto delle attività di assemblaggio delle vetture. Il fabbricato è adibito allo stoccaggio temporaneo e alla movimentazione dei componenti e dei materiali necessari alla produzione, nonché alla gestione dei flussi logistici in ingresso e in uscita a servizio delle linee di assemblaggio. Le attività svolte comprendono il ricevimento dei materiali, il loro deposito nelle aree dedicate e la successiva distribuzione alle linee produttive secondo le esigenze operative dello stabilimento.

3. **R&D (Research & Development):** edificio dedicato alle attività di ricerca, sviluppo, sperimentazione e validazione dei veicoli e dei relativi componenti. Al piano terra sono ubicati i reparti destinati allo sviluppo dei propulsori, dei sistemi meccanici, elettrici ed elettronici e della carrozzeria, comprensivi delle sale prova motori, del laboratorio emissioni e dei laboratori elettrici ed elettronici. All'interno del fabbricato si svolgono attività di progettazione, sviluppo, collaudo e validazione di componenti e sistemi veicolo mediante prove sperimentali e test funzionali. Nello stesso comparto sono inoltre presenti il centro compositi PPC, dedicato allo sviluppo e alla realizzazione di componenti in materiale composito, e la Climatic Room, utilizzata per l'esecuzione di prove ambientali e funzionali delle vetture in condizioni climatiche controllate, incluse basse temperature.
4. **ETC (Emission Test Center):** struttura dedicata all'esecuzione di prove sperimentali e attività di validazione delle prestazioni ambientali dei veicoli. Il centro ospita banchi prova e attrezzature specialistiche per la misurazione delle emissioni e dei consumi secondo procedure standardizzate che riproducono differenti condizioni di esercizio e cicli di guida. Le attività svolte supportano lo sviluppo del prodotto, la verifica della conformità normativa e il monitoraggio delle prestazioni emissive dei veicoli durante le diverse fasi di progettazione e industrializzazione.
5. **Commerciale / Centro Stile:** edificio che ospita attività amministrative, commerciali, di assistenza tecnica e di progettazione stilistica del prodotto. Al piano terra è presente l'officina di assistenza clienti, nella quale vengono effettuati interventi di manutenzione, diagnosi, aggiornamento e verifica delle vetture. Al primo piano sono collocati gli uffici dedicati all'assistenza clienti, alla gestione dei ricambi e al Centro Stile, dove vengono sviluppati il design e le soluzioni estetiche dei futuri modelli attraverso attività di progettazione, modellazione e sviluppo del concept di prodotto.
6. **PSC e Protoshop (Pre-Series Center):** area dedicata alla realizzazione, verifica e ottimizzazione di prototipi, preserie e vetture speciali. Nel reparto vengono svolte attività

di assemblaggio, analisi e validazione finalizzate all'individuazione e alla risoluzione di eventuali criticità di prodotto e di processo prima dell'avvio della produzione seriale. Le attività comprendono la costruzione di prototipi, l'esecuzione di modifiche e adattamenti tecnici, la verifica di assemblabilità dei componenti e la realizzazione di vetture speciali e one-off (esemplari unici).

7. **ASSEMBLY ZP7:** reparto produttivo dedicato all'assemblaggio delle vetture URUS. Le attività comprendono il montaggio dei principali gruppi meccanici, elettrici ed elettronici, l'installazione degli allestimenti interni ed esterni e l'esecuzione dei controlli qualitativi lungo la linea produttiva. Il reparto comprende inoltre l'area rework per l'esecuzione di eventuali interventi correttivi, il supermarket logistico per la gestione e distribuzione dei componenti alle linee produttive e l'area di collaudo finale delle vetture.
8. **FINISHING ZP8:** reparto dedicato alle operazioni finali di finitura e controllo qualitativo delle vetture. In tale area vengono effettuate attività di ripristino e rifinitura delle superfici, comprese piccole riprese di verniciatura, carteggiatura, lucidatura (tali attività avvengono sotto cappa aspirata) e correzione di eventuali difetti estetici. Il reparto comprende inoltre le operazioni di lavaggio finale e le prove di tenuta all'acqua mediante test idrici finalizzati alla verifica della corretta impermeabilità del veicolo.
9. **Centro Materiali Compositi (CFK):** stabilimento dedicato alla progettazione e produzione di componenti strutturali in materiale composito a base di fibra di carbonio. Il reparto realizza la scocca completa della vettura Revuelto e ulteriori componenti strutturali mediante processi che comprendono il taglio e la preparazione della materia prima, la laminazione dei tessuti sugli stampi, le operazioni di infusione o impregnazione delle resine, i cicli di polimerizzazione in autoclave, le lavorazioni di finitura, l'incollaggio e l'assemblaggio dei componenti. Le attività vengono svolte mediante una combinazione di lavorazioni manuali altamente specializzate e sistemi automatizzati, fino alla realizzazione del body in white destinato alle successive fasi produttive.
10. **BODY SHOP:** reparto produttivo dedicato all'assemblaggio del Body in White (BiW) della vettura Revuelto. In tale area vengono assemblati e uniti i diversi componenti strutturali della carrozzeria e del telaio mediante processi di accoppiamento e fissaggio, ottenendo la struttura portante completa del veicolo pronta per le successive fasi di lavorazione e verniciatura. Le attività comprendono inoltre controlli dimensionali e verifiche qualitative finalizzate ad assicurare il rispetto delle specifiche progettuali.

11. **STO (MOTORSPORT)**: edificio dedicato allo sviluppo, assemblaggio e preparazione delle vetture destinate alle competizioni automobilistiche. Le attività comprendono l'assemblaggio dei veicoli da gara, l'installazione e la taratura di componenti specifici per l'impiego sportivo, l'esecuzione di controlli tecnici e qualitativi e la preparazione delle vetture in conformità ai regolamenti delle competizioni di riferimento.
12. **Polo RT - Backup (Tettoia Rework - Back Up)**: area destinata alle attività di rilavorazione e completamento delle vetture provenienti dai reparti produttivi. Nel fabbricato vengono eseguiti interventi correttivi, verifiche funzionali e attività di ripristino necessarie alla risoluzione di eventuali non conformità rilevate durante il processo produttivo.
13. **PAINTSHOP**: reparto dedicato ai processi di verniciatura delle vetture URUS e Temerario. Le attività comprendono la preparazione delle superfici, l'applicazione dei diversi strati di vernice e dei trattamenti protettivi, nonché le successive fasi di essiccazione e controllo qualità. Il processo integra lavorazioni manuali e automatizzate mediante sistemi robotizzati e strumenti digitali di gestione della produzione, che consentono l'ottimizzazione della programmazione dei cicli di verniciatura in funzione delle specifiche produttive e delle configurazioni richieste.
14. **Warehouse e Logistica Temporanea (TLC)**: magazzino destinato allo stoccaggio temporaneo dei materiali e dei componenti impiegati nei processi produttivi dello stabilimento. Al suo interno vengono svolte attività di ricevimento merci, movimentazione, deposito, gestione delle scorte e distribuzione dei materiali alle diverse aree produttive. Le operazioni logistiche sono affidate a un operatore specializzato esterno e costituiscono supporto alle attività di approvvigionamento e alimentazione delle linee di produzione.
15. **Energy Hub**: polo tecnologico dedicato alla produzione e distribuzione centralizzata dei vettori energetici a servizio dello stabilimento. Il complesso comprende la centrale frigorifera per la produzione di acqua refrigerata, la centrale termica per la produzione di energia termica, la centrale aria compressa per l'alimentazione delle utenze produttive, due impianti di trigenerazione per la produzione combinata di energia elettrica, termica e frigorifera e il sistema di teleriscaldamento interno. L'infrastruttura garantisce l'approvvigionamento energetico dei reparti produttivi e dei servizi ausiliari dello stabilimento, contribuendo all'ottimizzazione dell'efficienza energetica complessiva del sito.
16. **Test-track**: area adibita all'esecuzione di road test e prove funzionali finalizzate alla

validazione finale del veicolo. Vengono testate circa 50-60 vetture al giorno. La permanenza delle vetture sul test track è di circa 1,5/2 minuti e la velocità massima di percorrenza è compresa tra i 20 e i 30 km/h.

Si rimanda all'allegato "TAVO3_Layout_fabbricati_AS-IS" al cui interno sono riportati i layout dei vari reparti sopra citati.

Oltre ai fabbricati destinati alle attività produttive, di ricerca e sviluppo e ai servizi tecnologici, all'interno dello stabilimento sono presenti ulteriori edifici e infrastrutture che garantiscono il corretto funzionamento del sito e supportano lo svolgimento delle attività aziendali. Tra questi rientrano l'Office Block (Torre 1963) certificata LEED Platinum, destinato alle attività direzionali, amministrative e gestionali dell'azienda, la portineria per il controllo degli accessi di personale, visitatori e mezzi, nonché il presidio costituito dall'infermeria aziendale e dalla squadra antincendio, dedicato alla gestione delle emergenze sanitarie e di sicurezza con un'assistenza 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

Sono inoltre presenti la mensa aziendale, destinata ai servizi di ristoro per il personale, il distributore interno di carburante a servizio delle attività aziendali e delle prove sui veicoli, e l'isola ecologica, area attrezzata per la raccolta differenziata e il deposito temporaneo dei rifiuti prodotti all'interno del sito prima del successivo avvio a recupero o smaltimento tramite operatori autorizzati. Completano il sistema dei servizi presenti nello stabilimento il Museo Lamborghini, dedicato all'esposizione della storia del marchio e dei principali modelli prodotti, e ulteriori spazi funzionali destinati ad attività di supporto alle operazioni aziendali.

A servizio delle attività dello stabilimento è inoltre presente un articolato sistema di parcheggi destinato principalmente ai dipendenti e agli utenti autorizzati. I parcheggi ad uso esclusivo Lamborghini sono distribuiti in dieci aree localizzate sia all'interno sia in prossimità del perimetro aziendale e garantiscono complessivamente 1.979 posti auto destinati al personale. Le aree di sosta risultano organizzate in funzione dei principali accessi allo stabilimento e sono così distribuite:

- 1.040 stalli con accesso da Via Modena (parcheggi P Nord, PO, P1 e P2), pari a circa il 53% del totale;
- 774 stalli con accesso da Via Lamborghini (parcheggi P4 e P5), pari a circa il 39%;
- 88 stalli con accesso da Via Montirone (parcheggio P3), pari a circa il 5%;
- 77 stalli con accesso da Via Andrea Costa (parcheggio P Costa), pari a circa il 4%.

3.2.2. Interazione del progetto con le matrici ambientali

Le attività svolte all'interno dello stabilimento Automobili Lamborghini determinano interazioni con le principali matrici ambientali in ragione della presenza di processi produttivi, attività di ricerca e sviluppo, operazioni logistiche, impianti tecnologici e servizi di supporto funzionalmente connessi alla produzione delle vetture. Di seguito si riportano sinteticamente le principali interazioni tra lo stabilimento esistente e le diverse matrici ambientali. Per un'analisi più dettagliata si rimanda al documento *"SPA01_Studio Preliminare Ambientale_Parte 2"*, nel quale, per ciascuna matrice ambientale, è presente una specifica sezione denominata *"Previsioni di progetto"*. In tale sezione il progetto viene descritto e analizzato con riferimento agli aspetti pertinenti della singola matrice ambientale, evidenziandone le potenziali interazioni e gli effetti attesi.

Dal punto di vista atmosferico, le principali sorgenti emissive sono associate alle lavorazioni dei materiali compositi svolte presso il Centro Materiali Compositi (CFK), ai processi di verniciatura e finitura delle vetture presso il Paintshop, all'utilizzo di adesivi, sigillanti e prodotti contenenti solventi, alle prove motori e alle attività di collaudo e validazione svolte nei reparti R&D, ETC e nelle aree dedicate al testing dei veicoli. Contribuiscono inoltre alle emissioni gli impianti tecnologici alimentati a combustibile presenti nello stabilimento, tra cui centrali termiche, impianti di trigenerazione e altre utilities energetiche localizzate principalmente presso l'Energy Hub, nonché le attività di movimentazione e collaudo dei veicoli e il traffico indotto generato dagli spostamenti del personale, dai flussi logistici e dalle attività di trasporto connesse al sito.

Le attività produttive e tecnologiche determinano inoltre la produzione di acque reflue industriali derivanti principalmente dai processi di verniciatura, dalle operazioni di lavaggio delle vetture e delle scocche, dai test idrici effettuati nell'ambito del collaudo finale e dalla gestione degli impianti tecnologici e delle utilities di stabilimento. A tali reflui si affiancano le acque reflue domestiche originate dagli uffici, dalla mensa e dai servizi presenti nel sito, nonché le acque meteoriche raccolte dalle coperture, dai piazzali e dalle aree di parcheggio.

Per quanto riguarda la componente acustica, le principali sorgenti di rumore sono riconducibili alle lavorazioni svolte nei reparti produttivi, alle attività di assemblaggio, finitura e collaudo delle vetture, alle prove motori, alle attività di ricerca e sviluppo, alla movimentazione interna dei materiali e ai flussi logistici. Un contributo significativo è inoltre associato agli impianti tecnologici a servizio dello stabilimento, quali gruppi frigoriferi, unità di trattamento aria, sistemi di ventilazione

ed estrazione, centrali termiche, impianti di trigenerazione e altre utilities distribuite nei diversi comparti produttivi.

Le attività svolte all'interno dello stabilimento generano inoltre rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi derivanti dalle lavorazioni dei materiali compositi, dai processi di verniciatura, dalle lavorazioni meccaniche, dalle attività di assemblaggio, manutenzione e collaudo e dalla gestione degli impianti tecnologici. A tali flussi si aggiungono i rifiuti assimilabili agli urbani provenienti dagli uffici, dalla mensa e dagli altri servizi presenti nel sito. I rifiuti prodotti vengono raccolti e gestiti mediante un sistema di raccolta differenziata che fa capo all'isola ecologica aziendale, presso la quale vengono effettuate le operazioni di deposito temporaneo prima dell'avvio a recupero o smaltimento.

Lo stabilimento genera inoltre flussi di traffico associati sia alle attività produttive sia alle funzioni direzionali, logistiche e di servizio presenti all'interno del sito. Tali flussi sono riconducibili principalmente agli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente e delle aziende terze operanti stabilmente presso lo stabilimento, ai movimenti connessi all'approvvigionamento delle materie prime e dei componenti, alla spedizione delle vetture finite, alla gestione dei rifiuti e all'accesso di visitatori, fornitori e utenti del museo aziendale. A supporto di tali attività è presente un articolato sistema di parcheggi e infrastrutture dedicate alla mobilità interna ed esterna.

Le attività produttive e i servizi di supporto presenti nel sito comportano infine significativi fabbisogni energetici connessi sia ai processi industriali sia alla climatizzazione degli ambienti produttivi e direzionali. I principali vettori energetici utilizzati sono energia elettrica, gas naturale, energia termica da rete di teleriscaldamento e carburanti per le attività di prova e di servizio. L'approvvigionamento e la gestione dell'energia sono supportati da un sistema energetico centralizzato comprendente l'Energy Hub, gli impianti di trigenerazione, la rete di teleriscaldamento e gli impianti fotovoltaici presenti nello stabilimento.

Dal punto di vista paesaggistico, il complesso produttivo è costituito da edifici produttivi, logistici, tecnologici e direzionali sviluppatasi nel tempo attraverso successivi ampliamenti che hanno portato all'attuale configurazione del sito. Gli elementi maggiormente rilevanti nella percezione del paesaggio sono rappresentati dai volumi produttivi, dagli edifici logistici, dagli impianti tecnologici, dalle aree di parcheggio, dalla viabilità interna e dalle sistemazioni esterne. Una porzione dello stabilimento ricade inoltre all'interno della fascia di tutela paesaggistica del Canal Chiaro di

Valbona, all'interno della quale sono presenti edifici e infrastrutture funzionalmente connessi alle attività aziendali, i dettagli relativi alla componente paesaggio saranno trattati all'interno della rispettiva matrice nel quadro di riferimento ambientale.

3.2.3. Impianti termici

Agli impianti termici è dedicato il presente paragrafo in relazione al fatto che, come indicato al precedente par. 1.1, tali impianti appartengono a una specifica categoria progettuale soggetta a verifica di assoggettabilità a V.I.A.

Nella tabella seguente è riportato l'elenco degli impianti termici dello stabilimento, tutti alimentati a gas naturale (metano); l'elenco include n. 3 impianti da dismettere, opportunamente identificati. La potenza termica nominale complessiva è pari a circa 46 MW.

Impianto /fase di processo	Reparto / Posizione	Impianto termico	Potenza termica nominale (kW)	Punto di emissione
CENTRALE TERMICA C.T.1	Manutenzione	Caldaia 1	1.442	D11.1
		Caldaia 2	2.526	D11.2
CENTRALE TERMICA C.T.2	SSC handling area	Caldaia 1 (*)	698	F10.1
CENTRALE TERMICA C.T. 3	Lato ACRC	Caldaia 1	633	F5.5
		Caldaia 2	633	
		Caldaia 3	655	
CENTRALE TERMICA C.T. 3b	ACRC	Caldaia olio diatermico Autoclavi	-	G6.3
CENTRALE TERMICA C.T. 4	Ex palazzina industriale	Caldaia 1	190	E8.8
		Caldaia 2 (*)	185	E8.9
CENTRALE TERMICA C.T. 5	Sala ottagonale/presidenza	Caldaia 1	450	C5.1
		Caldaia 2	450	C5.2
CENTRALE TERMICA C.T. 6	Sala prove R&D	Caldaia 1	811,8	D4.5
		Caldaia 2	811,8	D4.6
CENTRALE TERMICA C.T. 7	Centro stile	Caldaia 1	348	C3.2
		Caldaia 2	348	
CENTRALE TERMICA C.T. 8 CFK	CFK autoclavi	Caldaia olio diatermico Autoclavi	697	O13.1
		Caldaia olio diatermico Autoclavi	930	O13.2
		Boiler a gas	34	O13.3

Impianto /fase di processo	Reparto / Posizione	Impianto termico	Potenza termica nominale (kW)	Punto di emissione
CENTRALE TERMICA A VAPORE	Nuovo vano tecnologico CFK-Press Shop	Caldaia 1	979	K12.1
		Caldaia 2	979	K13.1
CENTRALE TERMICA C.T. 10 ENERGY HUB	Energy Hub	Caldaia 1	2.710	P12.1
		Caldaia 2	2.710	P12.2
		Caldaia 3	5.830	P12.3
		Caldaia 4	5.830	P12.6
CENTRALE TERMICA PAINTSHOP	PAINTSHOP	Caldaia 1	2.791	Q10.1
		Caldaia 2	2.791	Q10.2
IMPIANTO DI TRIGENERAZIONE (1)	Trigenerazione	Cogeneratore 1	2.870	P10.1
IMPIANTO DI TRIGENERAZIONE (2)	Trigenerazione	Cogeneratore 2	2.870	P10.2
Post bruciatore Paintshop	PAINTSHOP	Robot verniciatura, forni, cabine	2.500	S8.4
CAMINO BRUCIATORE FORNO 1 E 2	PAINTSHOP	BRUCIATORI e FORNO	800	S7.1
CAMINO BRUCIATORE FORNO 3 E 4	PAINTSHOP	BRUCIATORI e FORNO	800	S7.2
CAMINO BRUCIATORE FORNO 5 E 6	PAINTSHOP	BRUCIATORI e FORNO	800	S7.3
CALDAIA COGENERAZIONE	ZP7	Caldaia cogenerazione (*)	488	L8.1
Note: (*) da dismettere				

Tabella 2 - Quadro degli impianti termici dello stabilimento di Via Modena 12

La localizzazione in pianta degli impianti termici è riportata nella planimetria generale allegata relativa ai punti di emissione in atmosfera dello stabilimento (elaborato ATMO2), nella quale i relativi punti emissivi sono identificati mediante apposita simbologia.

La funzione degli impianti termici di stabilimento è quella di convertire il contenuto energetico del combustibile (gas naturale) in energia utile per le necessità di stabilimento, come schematicamente rappresentato nel diagramma di Figura 2:

- Energia termica per climatizzazione o per usi di processo;
- Energia elettrica (impianti di cogenerazione / trigenerazione) per usi aziendali vari;
- Energia frigorifera da assorbitori (impianti di trigenerazione) per climatizzazione o per usi

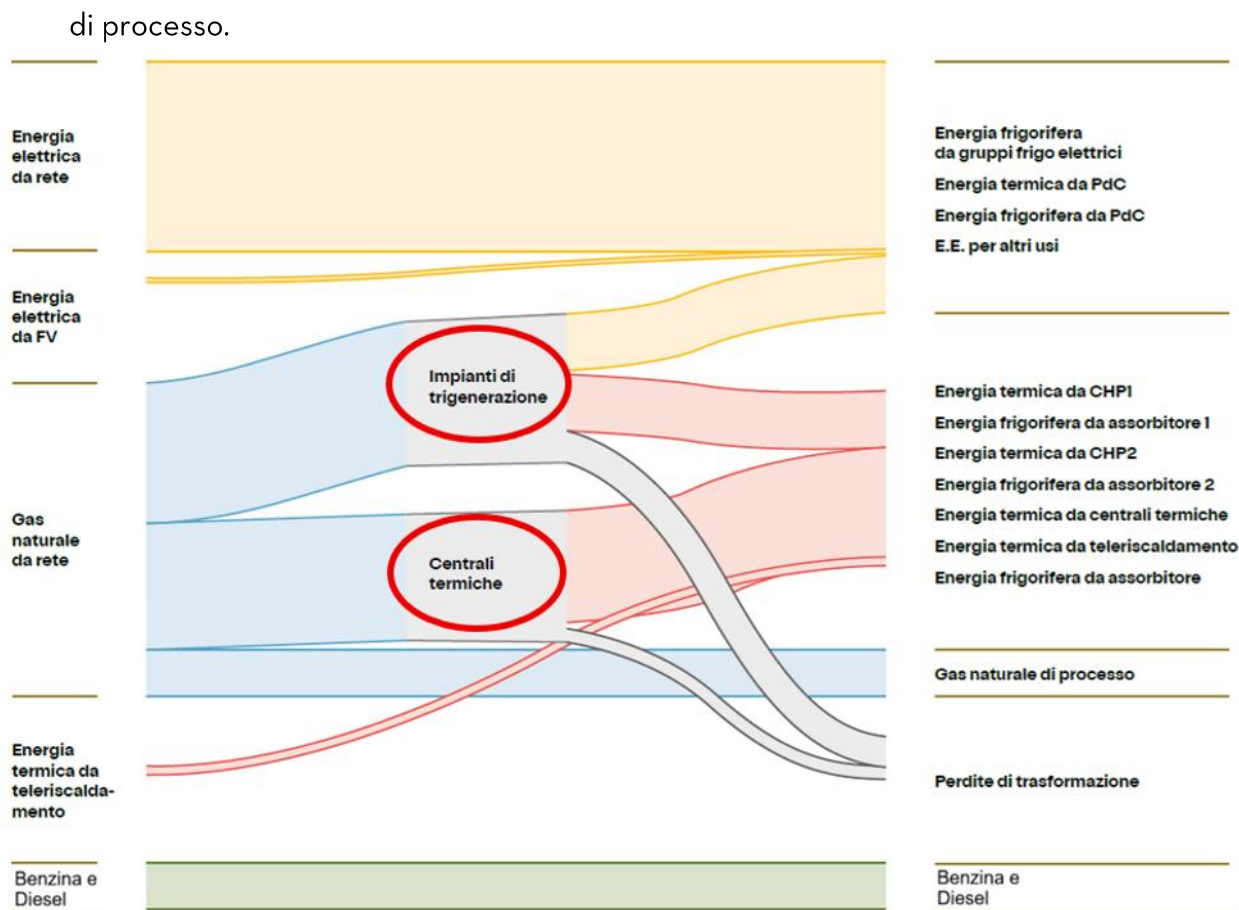


Figura 3 - Diagramma con i flussi dei vettori energetici di stabilimento (approvvigionamento - trasformazione - utilizzo)

Nella Tabella che segue sono identificati gli aspetti ambientali (o fattori di pressione ambientale) significativi degli impianti termici in esame e il riferimento alle parti successive dello studio (quadro ambientale) in cui il tema risulta approfondito e valutato, con riferimento all'assetto AS IS.

Aspetto ambientale / fattore di pressione ambientale	Paragrafi dello Studio Preliminare Ambientale in cui l'aspetto è approfondito e valutato; note
Energia: - consumo energetico; - produzione di energia.	Par. 5.1.10.3 - In Tabella 101 in particolare sono quantificati i consumi annuali (2024, 2025) di gas naturale, utilizzato dagli impianti termici di stabilimento Par. 5.1.10.3 - In Tabella 103 in particolare è quantificata l'energia elettrica prodotta tramite la combustione del gas naturale negli impianti di trigenerazione
Emissioni in atmosfera:	

- inquinanti; - gas climalteranti.	Par. 5.1.1.3 – In particolare in Tabella 29 sono quantificati i flussi emissivi inquinanti autorizzati e quelle effettivi 2025 dagli impianti termici; inoltre lo studio diffusionale relativo agli inquinanti atmosferici allegato al presente Studio (elaborato ATMO4) comprende, tra le sorgenti emissive considerate, anche gli impianti termici Par. 5.1.1.3 – In particolare in Tabella 20 sono riportate i dati dell’inventario delle emissioni di gas a effetto serra di tutta l’azienda certificati in accordo con la norma ISO 14064-1:2018 per gli anni (2023-2024-2025) con indicazione del contributo delle emissioni da combustione del gas naturale negli impianti termici di stabilimento. In Tabella 23 è indicato il contributo delle emissioni di GHG degli impianti termici secondo gli algoritmi del tool energia regionale
Emissione di rumore	Par. 5.1.6.3 – La valutazione di impatto acustico ha tenuto in considerazione il funzionamento, e le relative emissioni sonore, delle sorgenti sonore dello stabilimento inclusi gli impianti termici

Tabella 3 - Aspetti ambientali (fattori di pressione ambientale) degli impianti termici e paragrafi dello Studio Preliminare Ambientale in cui l'aspetto è approfondito e valutato (scenario AS IS)

3.2.4. Politica ambientale ed energetica

Nel quadro delle proprie strategie aziendali di medio-lungo periodo, Automobili Lamborghini S.p.A. persegue l'integrazione degli obiettivi economici e produttivi con i principi della sostenibilità ambientale, promuovendo il miglioramento continuo delle prestazioni ambientali secondo un approccio basato sul ciclo di vita.

L'azienda riconosce le criticità connesse ai cambiamenti climatici e orienta le proprie attività in coerenza con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile definiti dalle Nazioni Unite, assunti come riferimento per uno sviluppo sostenibile sotto il profilo ambientale, sociale ed economico.

Nell'ambito delle attività produttive, Automobili Lamborghini S.p.A. adotta criteri di gestione finalizzati all'uso efficiente delle risorse naturali e dell'energia. A tal fine, lo stabilimento è dotato di un sistema di gestione ambientale e di un sistema di gestione dell'energia conformi, rispettivamente, alle norme **UNI EN ISO 14001:2015** e **UNI EN ISO 50001:2018**. L'azienda mantiene inoltre la registrazione **EMAS**, garantendo la trasparenza nella comunicazione delle prestazioni ambientali, ed effettua il monitoraggio delle emissioni di gas ad effetto serra secondo

quanto previsto dalla norma **UNI EN ISO 14064-1:2018**.

È previsto un impegno continuo alla riduzione delle emissioni di CO₂ dirette e indirette (Scope 1 e Scope 2), privilegiando l'adozione di misure interne di efficientamento e contenimento delle emissioni e limitando progressivamente il ricorso a meccanismi di compensazione esterna.

La responsabilità dell'attuazione, del mantenimento e del miglioramento dei sistemi di gestione ambientale ed energetico è in capo alla Direzione aziendale, che garantisce inoltre la definizione, l'aggiornamento e il rispetto della politica ambientale ed energetica.

Automobili Lamborghini S.p.A. è stata la prima azienda del settore automotive in Italia ad ottenere la registrazione EMAS nel 2009.

In ambito energetico, l'azienda ha ulteriormente consolidato il proprio sistema di gestione mediante l'adozione di un sistema conforme alla norma UNI EN ISO 50001, certificato nel 2011, risultando tra i primi operatori del settore automotive a livello nazionale ad aver conseguito tale certificazione.

I sistemi di gestione ambientale ed energetico, consolidati nel tempo, hanno consentito l'allineamento ai requisiti dell'Environmental Compliance Management System (ECMS), sistema di riferimento adottato dal Gruppo Volkswagen-Audi per la gestione della conformità ambientale.

Nel corso degli anni, l'azienda ha progressivamente rafforzato il proprio impegno in materia di cambiamenti climatici, aderendo a iniziative volontarie coerenti con le politiche europee e internazionali in materia di riduzione delle emissioni climalteranti, in particolare nell'ambito del Protocollo di Kyoto e del Pacchetto Clima-Energia dell'Unione Europea.

A tal fine, nel 2012 è stato sottoscritto un accordo con il Ministero dell'Ambiente per la definizione di una metodologia di calcolo dell'impronta di carbonio relativa alle attività produttive del sito compositi (CFK Center), comprensiva della contabilizzazione delle emissioni di CO₂ associate alla produzione di componenti in fibra di carbonio. Tale percorso ha condotto, nel 2013, alla certificazione secondo la norma UNI EN ISO 14064 del sito compositi, successivamente estesa nel 2015 all'intero stabilimento produttivo di Sant'Agata Bolognese.

L'azienda ha successivamente aggiornato il proprio sistema di monitoraggio e rendicontazione delle emissioni di gas ad effetto serra, conseguendo la certificazione secondo la norma UNI EN ISO 14064-1:2018 per gli anni 2021 e 2022 e proseguendo nel processo di certificazione per gli anni successivi, in relazione all'intero inventario delle emissioni dirette e indirette.

Nel periodo 2015-2024, lo stabilimento di Sant'Agata Bolognese ha adottato un programma di gestione delle emissioni di gas ad effetto serra volto alla loro neutralizzazione su base annuale,

mediante attività di contabilizzazione, riduzione e compensazione delle emissioni associate ai consumi energetici (energia elettrica, gas naturale e combustibili). Per gli anni più recenti, tale approccio è stato sviluppato in coerenza con i principi del protocollo PAS 2060.

Alla luce dell'evoluzione del quadro normativo internazionale in materia di neutralità climatica, con l'introduzione della norma UNI EN ISO 14068:2023, l'azienda prevede di effettuare specifiche analisi per l'adeguamento ai nuovi standard di riferimento. In continuità con le politiche adottate, sono comunque in corso azioni finalizzate alla riduzione delle emissioni dirette e indirette (Scope 1 e Scope 2), affiancate, per le quote residue, da interventi di compensazione attraverso l'acquisizione di crediti di carbonio, secondo le linee guida del Gruppo di appartenenza.

La gestione degli aspetti ambientali ed energetici è supportata da una struttura organizzativa dedicata, che prevede il coinvolgimento del personale a tutti i livelli aziendali, con definizione di ruoli e responsabilità in relazione alle diverse funzioni.

3.2.5. Titoli abilitativi

Lo stabilimento è dotato dei **titoli abilitativi** necessari per l'esercizio delle attività produttive, regolarmente rilasciati dagli enti competenti e conformi alla normativa vigente. Per le porzioni di impianto ricadenti in area sottoposta a vincolo paesaggistico, sono state inoltre acquisite le specifiche autorizzazioni paesaggistiche ai sensi della normativa di settore, attestanti la compatibilità degli interventi con i valori tutelati.

In tale contesto, è stata presentata istanza di accesso agli atti presso l'Ufficio Edilizia del Comune di Sant'Agata Bolognese (BO), dalla quale è stato possibile ricostruire il quadro completo delle pratiche edilizie depositate e rilasciate nel tempo, dal 1963 ad oggi.

Le espansioni dello stabilimento che hanno comportato una modifica agli strumenti urbanistici sono state le seguenti:

- **"Variante URUS"**: con essa è stato creato l'ambito "AP_4_AL" in variante agli strumenti urbanistici comunali, approvata con **Deliberazione del Consiglio n.12 del 16/04/2016**, attraverso procedimento unico ex. Art. A-14-bis n.20/2000. In tale occasione è stato introdotto nel PSC e nel RUE del Comune di Sant'Agata Bolognese un nuovo perimetro denominato appunto "AP_4_AL", comprendente tutte le porzioni di terreno di proprietà della ditta Lamborghini, sia quelle aventi, all'epoca, già destinazione produttiva, sia quelle allora comprese nel territorio rurale e poi utilizzate per l'ampliamento.
- **Progetto "Fabbrica del Futuro"**: ampliamento dell'insediamento produttivo esistente

della ditta Automobili Lamborghini S.p.A., approvato con **Deliberazione di Consiglio Comunale n. 42 del 28/11/2020**, attraverso procedimento unico di cui all'art.53 della L.R. n. 24/2017.

- **“Variante 2022”**: estensione del perimetro dell'ambito “AP_4_AL” in variante agli strumenti urbanistici comunali, approvata con **Deliberazione di Consiglio Comunale n. 19 del 28/04/2023**, attraverso procedimento unico di cui all'art.53 della L.R. n. 24/2017.

Per un dettaglio sui titoli edilizi in possesso della ditta si rimanda all'allegato “Esito accesso agli atti” contenente l'elenco dei vari titoli edilizi rilasciato dal Comune di Sant'Agata Bolognese (BO).

La Ditta, infine, è in possesso dell'Autorizzazione Unica Ambientale n. DET-AMB-2026-913 del 18/02/2026 per le seguenti matrici ambientali:

- Autorizzazione allo scarico in pubblica fognatura costituito da unione di acque reflue industriali e di acque reflue domestiche;
- Autorizzazione alle emissioni in atmosfera;
- Comunicazione/Nulla osta in materia di impatto acustico.

3.2.6. Approfondimento sulle trasformazioni urbanistiche

A seguito di confronto con l'Amministrazione Comunale, si riporta di seguito un approfondimento sulle trasformazioni urbanistiche che hanno interessato l'area in esame, portandola al suo assetto attuale.

➤ Progetto “Urus”

Nel 2016 è stato approvato il primo grande progetto di espansione dello stabilimento Automobili Lamborghini, denominato “Progetto Urus” al fine di adeguare lo stabilimento per la produzione del nuovo modello.

Gli obiettivi generali che ha perseguito il progetto sono stati:

- miglioramento della viabilità interna e degli accessi in connessione con la rete viaria pubblica;
- la realizzazione di nuove dotazioni di parcheggi pertinenziali;
- la razionalizzazione delle funzioni logistiche e degli spazi aperti pertinenziali;
- la realizzazione di due nuovi fabbricati ad uso magazzino;
- la realizzazione di un nuovo fabbricato ad uso locale tecnico destinato all'alloggiamento

della centrale termica, centrale frigorifera, centrale aria compressa;

- la realizzazione di una nuova “area collaudo vetture”;
- la realizzazione di collettori di laminazione in linea, di una vasca di laminazione e altri interventi necessari ad assicurare il rispetto del principio di invarianza idraulica;
- la realizzazione di una nuova recinzione perimetrale in muretto con sovrastante rete metallica e siepe di mitigazione.

Per la realizzazione del progetto in questione, si è resa necessaria una variante agli strumenti urbanistici che ha introdotto un nuovo perimetro denominato ambito “AP_4_AL” che comprende le porzioni di territorio aventi già destinazione produttiva (ambiti “AP_4” e “AP_3”) ed un’area contigua, interessata dall’ampliamento, avente destinazione rurale.

Di seguito si riporta il confronto tra la tavola del PSC antecedente all’istituzione del nuovo ambito “AP_4_AL” e quella successiva alla trasformazione urbanistica di Urus del 2016 (in rosso è riportata l’area dell’attuale sedime dello stabilimento).



Figura 6 - Confronto Tav. T.1 PSC Ante Trasformazione urbanistica e post Trasformazione urbanistica Urus

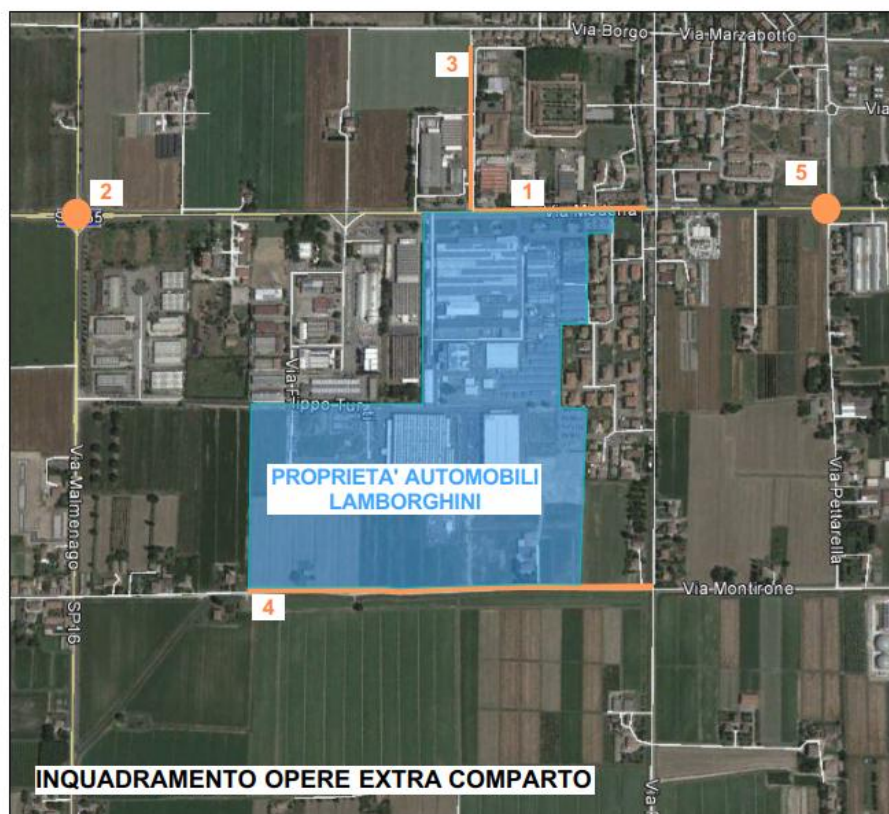
A corredo della procedura di Permesso di Costruire con variante urbanistica, è stata condotta una Valutazione delle Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Valsat) dell’intervento di ampliamento dell’insediamento produttivo esistente al cui interno sono stati individuati i potenziali impatti delle scelte operate, tenuto conto delle caratteristiche del territorio. Fra le misure idonee per mitigare o compensare i potenziali impatti sul territorio, ed in particolare per risolvere le criticità viabilistiche e di efficienza idraulica, sono state individuate le seguenti opere infrastrutturali:

- la realizzazione di una rotatoria sulla SP255 nell’intersezione con le vie 21 Aprile 1945 e Pettarella;
- l’adeguamento dell’intersezione esistente tra le Strade Provinciali SP255 e SP16;

- l'allargamento e l'adeguamento normativo della sede stradale di via Montirone ed al ponte di innesto con via Pedicello, oltre alla sua connessione con via F.Lamborghini attraverso una nuova strada di urbanizzazione;
- la 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 posti auto).

Le sopraelencate opere e dotazioni territoriali funzionali all'intervento di trasformazione urbanistica del territorio ed in attuazione dell'Accordo Urbanistico approvato con delibera della Giunta Comunale n. 123 del 23/10/2015, sono state attuate, previo ottenimento di idoneo titolo abilitativo edilizio e nei tempi e nei modi stabiliti dalla Convenzione Urbanistica, dal Soggetto attuatore a scomputo totale del contributo di sostenibilità.

Si riporta di seguito uno stralcio planimetrico con evidenza delle zone interessate dalle opere extracomparto realizzate successivamente all'approvazione della trasformazione e ampliamento Urus.



- 1) Tombamento Fosso e Allargamento stradale lato sinistro
- 2) Svincolo rotatoria SP255 SP16
- 3) Tombamento scolo Cerchia in Via Don Fortuzzi
- 4) Opere di ampliamento ed adeguamento in Via Montirone
- 5) Realizzazione di una rotatoria sulla SP255 nell'intersezione con le Vie 21 Aprile 1945 e Pettarella

Figura 7 - Planimetria Opere Extra Comparto Urus

Si allega alla presente istanza il documento di Deliberazione del Consiglio n.12 del 16/04/2016 (*Urus_Delibera_CC_12_del_16-04-2016*) e il documento di Valsat approvato (*Urus_VAS-VALSAT_approvata*).

➤ Progetto “Fabbrica del Futuro”

Con la Delibera del Consiglio Comunale di Sant’Agata Bolognese n. 42 del 28/11/2020 è stata approvata la variante urbanistica per la variazione dell’indice di utilizzazione fondiaria dell’ambito AP_4_AL (creato con la trasformazione urbanistica “Urus”), passando da un $U_f=0,5$ mq/mq a un $U_f=0,6$ mq/mq. Tale variazione è stata introdotta con lo scopo di incrementare nell’area di pertinenza la potenzialità edificatoria necessaria alla realizzazione dei nuovi interventi di ampliamento, fermo restando i restanti parametri urbanistici.

Come riportato all’interno della Delibera e anche nel documento di Valsat approvato, nel corso dell’iter istruttorio della variante urbanistica di Urus (2016), è emersa la richiesta di inserire una mitigazione paesaggistica inserendo una barriera vegetale e dei filari alberati. Tale barriera vegetale non è stata realizzata nel corso degli anni a seguire in quanto non compatibile con l’intervento di allargamento della strada di via Montirone, opera di necessaria realizzazione per la variante urbanistica di Urus (per i dettagli si rimanda all’allegato *Fabbrica_Futuro_VALSAT_approvata*). L’incompatibilità era dovuta a motivi di sicurezza stradale in quanto non presente lo spazio sufficiente per la piantumazione fra strada e area produttiva.

Tuttavia, in sostituzione della fascia alberata è stata inserita una fascia di mitigazione arbustiva lungo una porzione della recinzione di confine del sito produttivo, così come approvato nella Delibera n. 42 del 28/11/2020.

Si riporta di seguito uno stralcio della planimetria della mitigazione prevista da progetto e una foto dello stato attuale dei luoghi che evidenzia la realizzazione della mitigazione arbustiva.



Figura 8 - Progetto di mitigazione arbustiva



Figura 9 - Foto dello stato attuale della fascia di mitigazione arbustiva

Si allega alla presente la Delibera del Consiglio Comunale n. 42 del 28/11/2020 (*Fabbrica_Futuro_Delibera_CC_42_del_28-11-2020*) e il documento di Valsat approvato (*Fabbrica_Futuro_VALSAT_approvata*).

➤ Progetto “Campagni”

Con la Delibera del Consiglio Comunale n.19 del 28/04/2023 è stato approvato il progetto di ampliamento dell’insediamento produttivo di Automobili Lamborghini in variante agli strumenti urbanistici comunali. Il progetto, denominato di seguito “Campagni”, ha previsto l’ampliamento del fabbricato denominato “Warehouse”, la realizzazione di un’area destinata alla sosta di mezzi pesanti con annessi nuovo fabbricato ad uso servizi per autotrasportatori, nella realizzazione di

nuovi spazi di parcheggio, di uso pubblico e pertinenziali e nella riorganizzazione degli spazi esterni e delle aree dedicate alla viabilità.

Poiché le aree precedentemente occupate dall'attività produttiva risultavano ormai sostanzialmente sature e non più idonee a soddisfare le esigenze di sviluppo del comparto, la presente trasformazione urbanistica ha previsto l'ampliamento della superficie fondiaria verso ovest, interessando un'area non edificata classificata come territorio rurale, di estensione pari a circa 31.442 m². Tale area è contigua e direttamente connessa all'ambito "AP_4_AL", originariamente istituito mediante la Variante Urus.

Per consentire tale ampliamento si è reso necessario procedere con una variante agli strumenti urbanistici vigenti, che ha comportato l'estensione dell'ambito "AP_4_AL". Di seguito si riporta il confronto tra la tavola del PSC antecedente all'istituzione del nuovo ambito e quella successiva all'ultima trasformazione urbanistica, approvata nel 2023, che ha determinato l'attuale configurazione ampliata dell'ambito stesso (in rosso è riportata l'area dell'attuale sedime dello stabilimento).



mitigazione dell'impatto sull'area sottoposta a tutela paesaggistica generato dall'ampliamento, oltre a migliorare la situazione acustica sempre sul recettore R11.

Di seguito si riporta un confronto di come il progetto presentato per la trasformazione di Campagni è stato modificato al fine di rispondere a quanto richiesto dagli enti.

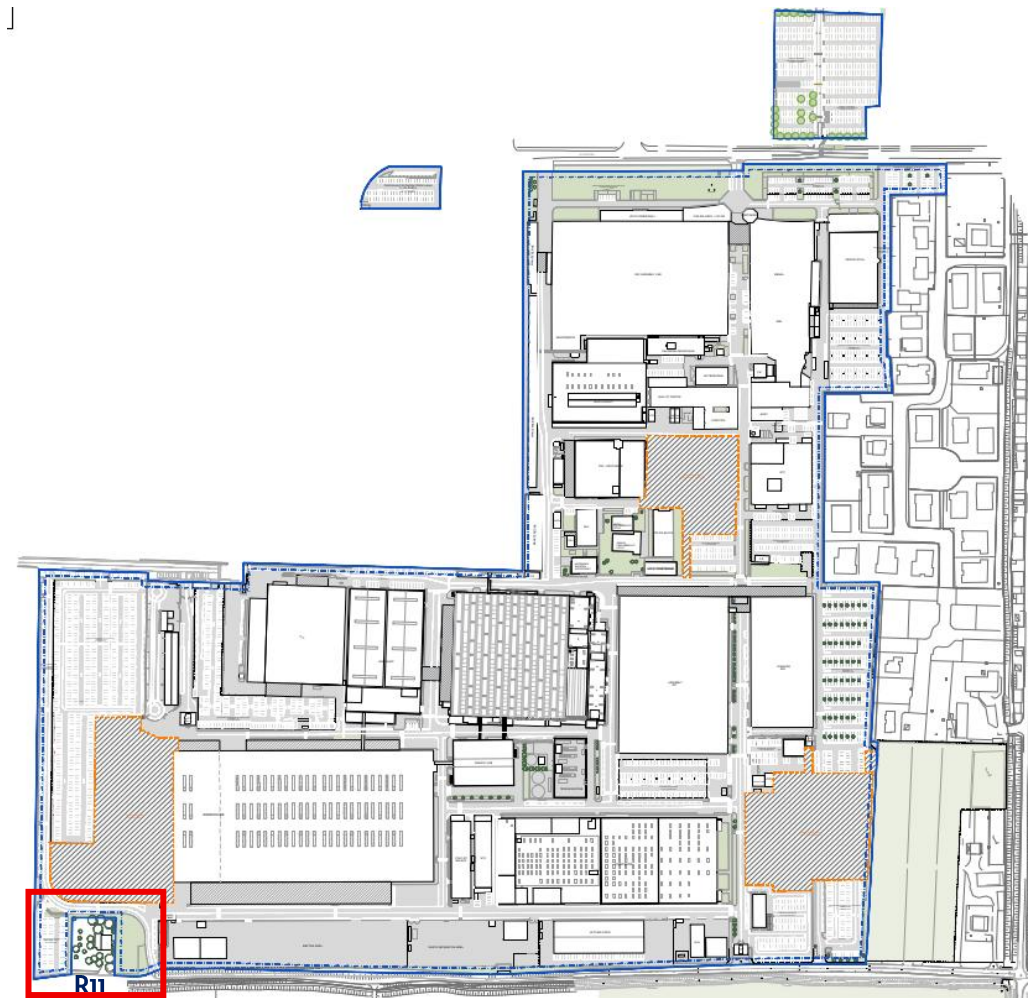


Figura 11 - Planimetria generale As-is con individuazione del recettore R11



Figura 12 - Confronto tra progetto presentato e progetto approvato con fascia di mitigazione

Si allega alla presente la Delibera del Consiglio Comunale n. 19 del 28/04/2023 (*Campagni_Delibera_CC_19_del_28-04-2023*) e il documento di Valsat approvato (*Campagni_VALSAT_approvata*).

3.3. DESCRIZIONE “PROGETTI 2026-2027”

Nel periodo 2026–2027, Lamborghini prevede l'avvio e lo sviluppo di un programma di interventi volto al potenziamento delle capacità produttive, di ricerca e sviluppo e delle funzioni direzionali, in coerenza con le prospettive di crescita e di innovazione aziendale. Questi progetti saranno poi oggetto della successiva Domanda di Modifica dell'Autorizzazione Unica Ambientale vigente.

Di seguito vengono brevemente descritti i principali progetti oggetto del presente studio:

1. Installazione di una **nuova macchina CNC all'interno del reparto CFK**, destinata alla lavorazione di componenti realizzati in materiale composito che comporterà quindi l'introduzione di un nuovo punto di emissione (denominato O9.3).
2. Realizzazione del **nuovo edificio denominato Polo RT**, dedicato alle attività di rework delle vetture provenienti dai reparti produttivi e dei rientri dai road test propedeutici alla consegna al cliente. Il nuovo fabbricato sarà realizzato in sostituzione dell'attuale area adibita al rework dei veicoli, già demolita, e si svilupperà su due livelli, Polo RT sarà ubicato al piano terra, mentre al secondo piano sarà realizzata la Selleria. Le principali matrici ambientali interessate dall'intervento saranno “Atmosfera” e “Rumore”. Saranno infatti introdotti dei nuovi punti di emissione derivanti dalle attività di aspirazione gas di scarico, banchi di incollaggio, banchi aspirati rework e forni di passivazione colla, così come saranno installati nuovi macchinari in copertura i cui dettagli sono riportati all'interno della valutazione di impatto acustico. Gli approfondimenti relativi al progetto saranno trattati con maggiore dettaglio nei capitoli dedicati alle rispettive componenti ambientali.

Si allegano alla presente i seguenti elaborati di progetto relativi all'edificio POLO RT-SELLERIA:

- TAV04_Polo_RT_Piano_Terra
- TAV05_Selleria_P1;
- TAV06_POLO_RT_Copertura.

3. Realizzazione e ampliamento del cantiere **LQC (Launch Quality Center)**, che prevede l'estensione degli attuali reparti PSC e Protoshop, con un completo re-layout dell'edificio. Al suo interno saranno inoltre integrati il reparto Meisterbock e le attività di stampa 3D oggi

collocate nella Palazzina Industriale. Le funzioni ospitate sono principalmente legate all'ambito ricerca e sviluppo (R&D). Saranno introdotti nuovi punti di emissioni, alcuni derivanti dallo spostamento da altri reparti, tali emissioni derivano principalmente da attività di aspirazione gas di scarico, stampanti 3D, pallinatrici, aspirazione vapori di benzina, banchi di saldatura, taglio al plasma e molatura. Le principali matrici ambientali interessate dall'intervento risultano essere "Atmosfera" e "Rumore"; pertanto, gli approfondimenti relativi al progetto saranno trattati nei capitoli dedicati alle rispettive componenti ambientali. Si allega alla presente l'elaborato TAVO7_LQC_Layout_Interno riportante il layout interno dell'ampliamento di LQC.

4. **Selleria**, cantiere in continuità con quello del Polo RT (punto 2). Il progetto è propedeutico alla realizzazione di una nuova area dedicata alla selleria collocata al secondo piano del fabbricato "Polo RT". Le principali matrici ambientali interessate dall'intervento, così come già riportato al punto 2, risultano essere "Atmosfera" e "Rumore"; pertanto, gli approfondimenti relativi al progetto saranno trattati nei capitoli dedicati alle rispettive componenti ambientali.

Si allegano alla presente i seguenti elaborati di progetto relativi all'edificio POLO RT-SELLERIA:

- TAVO4_Polo_RT_Piano_Terra
- TAVO5_Selleria_P1;
- TAVO6_POLO_RT_Copertura.

5. Ampliamento di una porzione del **magazzino logistico (Warehouse)** per lo stoccaggio delle materie prime necessarie all'approvvigionamento delle linee di produzione. Le principali matrici ambientali interessate dall'intervento sono "Scarichi" e "Rumore", non sono previsti nuovi punti di emissioni per il magazzino; pertanto, gli approfondimenti relativi al progetto saranno trattati nei capitoli dedicati alle rispettive componenti ambientali.
6. Ampliamento della **caserma del presidio Antincendio**, previsto in funzione delle future esigenze di espansione aziendale, mediante la realizzazione di nuovi spazi ad uso ufficio al piano primo. Le principali matrici ambientali interessate dall'intervento sono "Scarichi" e "Rumore"; pertanto, gli approfondimenti relativi al progetto saranno trattati nei capitoli dedicati alle rispettive componenti ambientali.

Si allegano alla presente i seguenti elaborati di progetto relativi all'edificio Caserma:

- TAVO8_Caserma_planimetria generale;

- TAV09_Caserma_pianta

7. **Torre 2 – nuovo edificio direzionale**, che ospiterà nuovi uffici, inclusa una porzione degli uffici della Direzione. Anche in questo caso l'intervento interessa principalmente la componente ambientale “Scarichi” oltre che quella “Energia” e “Acustica”, alle cui sezioni specifiche si rimanda per i relativi approfondimenti.

Si allegano alla presente i seguenti elaborati di progetto relativi all'edificio Torre 2:

- TAV10_Torre 2_Piante Piano Primo;
- TAV11_Torre 2_Prospetti.

8. Ampliamento del reparto **Boutique**, che ospita il negozio per la vendita del merchandising del marchio Lamborghini, che non andrà ad interessare particolarmente le matrici ambientali analizzate.

Si riporta di seguito un estratto del masterplan nella configurazione “Progetti 2026-2027”, dove in verde sono indicati i “Progetti 2026-2027” e si rimanda allo specifico allegato “TAV02_MASTERPLAN PROGETTI 2026-2027”.

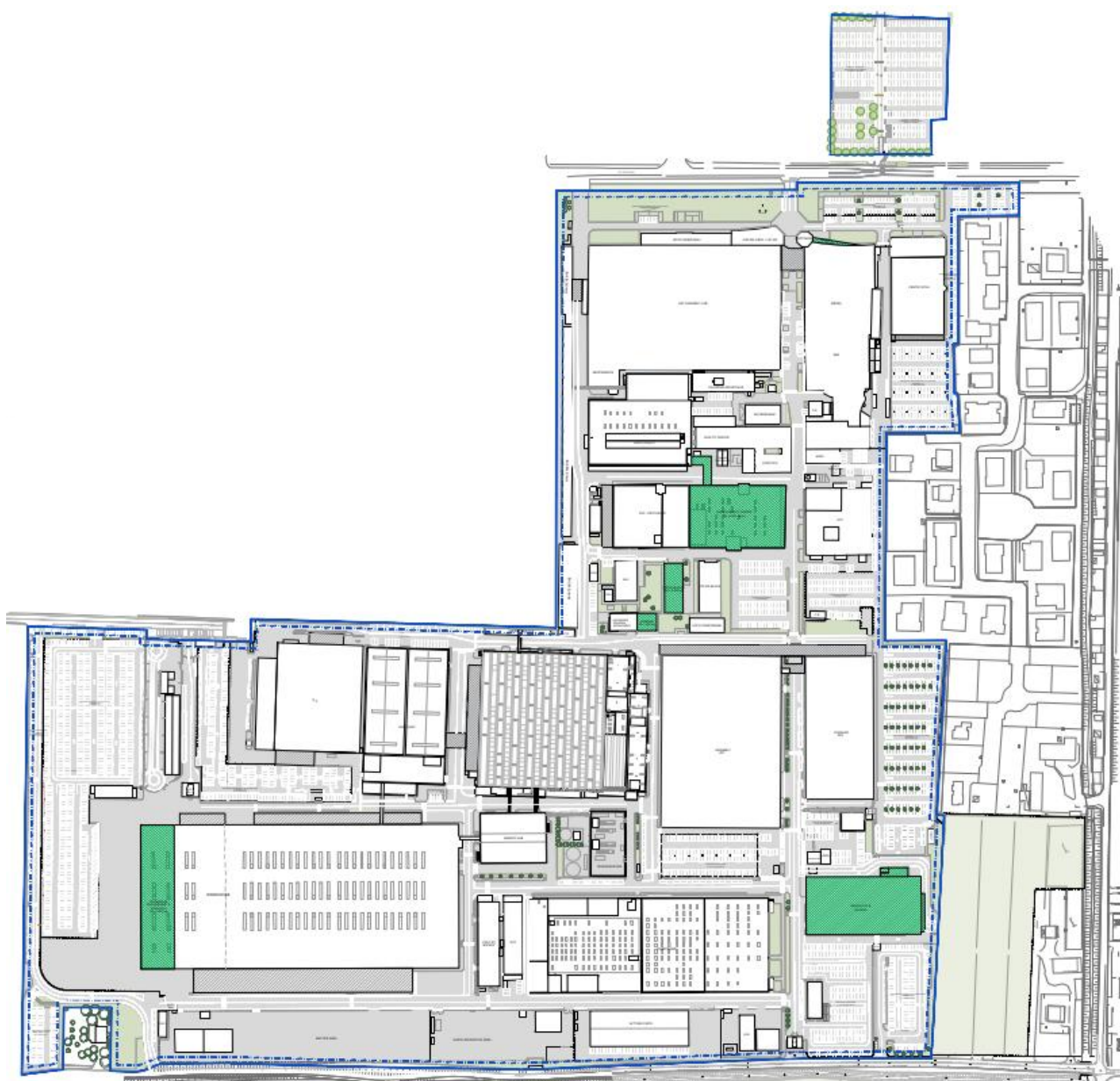


Figura 13 - Masterplan "Progetti 2026-2027"

3.3.1. Impianti termici

Come per l'assetto "AS IS", agli impianti termici è dedicato il presente paragrafo in relazione al fatto che, come indicato al precedente par. 1.1, tali impianti appartengono a una specifica categoria progettuale soggetta a verifica di assoggettabilità a V.I.A.

Rispetto all'assetto AS IS non è prevista l'installazione di nuovi impianti termici ma al contrario è prevista la dismissione di n. 3 impianti identificati nella tabella che segue.

Impianto /fase di processo	Reparto / Posizione	Impianto termico	Potenza termica nominale (kW)	Punto di emissione
CENTRALE TERMICA	SSC handling area	Caldaia 1	698	F10.1

Impianto /fase di processo	Reparto / Posizione	Impianto termico	Potenza termica nominale (kW)	Punto di emissione
C.T.2				
CENTRALE TERMICA C.T. 4	Ex palazzina industriale	Caldaia 2	185	E8.9
CALDAIA COGENERAZIONE	ZP7	Caldaia cogenerazione	488	L8.1

Tabella 4 - Impianti termici da dismettere nello scenario TO BE

A seguito della dismissione dei tre impianti il quadro degli impianti termici nello scenario post operam (TO BE) è rappresentato nella seguente Tabella.

Impianto /fase di processo	Reparto / Posizione	Impianto termico	Potenza termica nominale (kW)	Punto di emissione
CENTRALE TERMICA C.T.1	Manutenzione	Caldaia 1	1.442	D11.1
		Caldaia 2	2.526	D11.2
CENTRALE TERMICA C.T. 3	Lato ACRC	Caldaia 1	633	F5.5
		Caldaia 2	633	
		Caldaia 3	655	
CENTRALE TERMICA C.T. 3b	ACRC	Caldaia olio diatermico Autoclavi	-	G6.3
CENTRALE TERMICA C.T. 4	Ex palazzina industriale	Caldaia 1	190	E8.8
CENTRALE TERMICA C.T. 5	Sala ottagonale/presidenza	Caldaia 1	450	C5.1
		Caldaia 2	450	C5.2
CENTRALE TERMICA C.T. 6	Sala prove R&D	Caldaia 1	811,8	D4.5
		Caldaia 2	811,8	D4.6
CENTRALE TERMICA C.T. 7	Centro stile	Caldaia 1	348	C3.2
		Caldaia 2	348	
CENTRALE TERMICA C.T. 8 CFK	CFK autoclavi	Caldaia olio diatermico Autoclavi	697	O13.1
		Caldaia olio diatermico Autoclavi	930	O13.2
		Boiler a gas	34	O13.3
CENTRALE TERMICA A VAPORE	Nuovo vano tecnologico CFK-Press Shop	Caldaia 1	979	K12.1
		Caldaia 2	979	K13.1
CENTRALE TERMICA C.T. 10	Energy Hub	Caldaia 1	2.710	P12.1
		Caldaia 2	2.710	P12.2

Impianto /fase di processo	Reparto / Posizione	Impianto termico	Potenza termica nominale (kW)	Punto di emissione
ENERGY HUB		Caldaia 3	5.830	P12.3
		Caldaia 4	5.830	P12.6
CENTRALE TERMICA PAINTSHOP	PAINTSHOP	Caldaia 1	2.791	Q10.1
		Caldaia 2	2.791	Q10.2
IMPIANTO DI TRIGENERAZIONE (1)	Trigenerazione	Cogeneratore 1	2.870	P10.1
IMPIANTO DI TRIGENERAZIONE (2)	Trigenerazione	Cogeneratore 2	2.870	P10.2
Post bruciatore Paintshop	PAINTSHOP	Robot verniciatura, forni, cabine	2.500	S8.4
CAMINO BRUCIATORE FORNO 1 E 2	PAINTSHOP	BRUCIATORI e FORNO	800	S7.1
CAMINO BRUCIATORE FORNO 3 E 4	PAINTSHOP	BRUCIATORI e FORNO	800	S7.2
CAMINO BRUCIATORE FORNO 5 E 6	PAINTSHOP	BRUCIATORI e FORNO	800	S7.3

Tabella 5 - Quadro degli impianti termici dello stabilimento di Via Modena 12 nello scenario TO BE

La localizzazione in pianta degli impianti termici è riportata nella planimetria generale allegata relativa ai punti di emissione in atmosfera dello stabilimento (elaborato ATMO7), nella quale i relativi punti emissivi sono identificati mediante apposita simbologia.

Nella Tabella che segue sono identificati gli aspetti ambientali (o fattori di pressione ambientale) significativi degli impianti termici in esame e il riferimento alle parti successive dello studio (quadro ambientale) in cui il tema risulta approfondito e valutato, con riferimento all'assetto TO BE.

Aspetto ambientale / fattore di pressione ambientale	Paragrafi dello Studio Preliminare Ambientale in cui l'aspetto è approfondito e valutato; note
Energia: - consumo energetico; - produzione di energia.	Par. 5.1.10.3 - In Tabella 109 in particolare è indicata la variazione di consumo di gas naturale utilizzato negli impianti termici nello scenario di progetto, e nelle successive Tabelle 112 e 113 è stimata l'incidenza delle variazioni di progetto sui consumi complessivi (tep) Non è prevista variazione dell'energia elettrica prodotta tramite la combustione del gas naturale negli impianti di trigenerazione

Aspetto ambientale / fattore di pressione ambientale	Paragrafi dello Studio Preliminare Ambientale in cui l'aspetto è approfondito e valutato; note
Emissioni in atmosfera: - inquinanti; - gas climalteranti.	Par. 5.1.1.3 – In particolare in Tabella 82 sono quantificate le emissioni inquinanti evitate in conseguenza della dismissione di n. 3 impianti termici; inoltre lo studio diffusionale relativo agli inquinanti atmosferici allegato al presente Studio (elaborato ATMO4) comprende, tra le sorgenti emissive considerate, anche gli impianti termici Par. 5.1.1.3 – In particolare in Tabella 69 è quantificata la variazione delle emissioni GHG da combustione del gas naturale negli impianti termici di stabilimento per effetto degli interventi di progetto. In tabella 71 e in Tabella 72 è indicato il contributo delle emissioni di GHG degli impianti termici nello scenario post operam (nella seconda Tabella in base agli algoritmi del tool energia regionale)
Emissione di rumore	Par. 5.1.6.3 – La valutazione di impatto acustico ha tenuto in considerazione il funzionamento, e le relative emissioni sonore, delle sorgenti sonore dello stabilimento inclusi gli impianti termici

Tabella 6 - Aspetti ambientali (fattori di pressione ambientale) degli impianti termici e paragrafi dello Studio Preliminare Ambientale in cui l'aspetto è approfondito e valutato (scenario TO BE)

3.4. VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

In coerenza con quanto previsto dalla normativa vigente in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, sono state considerate possibili alternative progettuali, includendo l'opzione "zero" e differenti soluzioni localizzative e tecnico-gestionali.

L'alternativa "zero", corrispondente al mancato intervento, comporterebbe il mantenimento dell'attuale configurazione dello stabilimento senza l'introduzione delle modifiche/ottimizzazioni previste dal progetto. Tale opzione non consentirebbe l'adeguamento alle esigenze produttive e tecnologiche dell'azienda, progettata anche nell'ottica del miglioramento delle prestazioni energetiche e ambientali del sito.

Per quanto riguarda le alternative localizzative, non sono state considerate soluzioni esterne al sito esistente, in quanto l'intervento si configura come modifica/adeguamento di uno stabilimento produttivo già attivo dal 1963. La delocalizzazione comporterebbe infatti maggiori impatti

ambientali legati al consumo di suolo, alla realizzazione di nuove infrastrutture e alla riorganizzazione logistica, risultando pertanto meno sostenibile rispetto all'intervento in sito.

Sono state invece valutate, ove pertinenti, alternative di tipo tecnico e gestionale, con particolare riferimento alle soluzioni impiantistiche, ai layout produttivi e alle tecnologie adottate. La configurazione progettuale proposta rappresenta la soluzione ritenuta più idonea in termini di efficienza produttiva, contenimento degli impatti ambientali e ottimizzazione dell'uso delle risorse. Alla luce delle valutazioni svolte, l'intervento in progetto risulta pertanto la soluzione preferibile sotto il profilo ambientale, tecnico ed economico, in quanto consente di operare all'interno di un contesto già antropizzato, limitando l'insorgenza di nuovi impatti e favorendo, al contempo, il miglioramento delle prestazioni complessive dello stabilimento.

3.5. PIANO DI DISMISSIONE

L'intervento in esame si inserisce all'interno di uno stabilimento produttivo esistente, attualmente in esercizio e oggetto di continui interventi di sviluppo e aggiornamento tecnologico. Alla luce della natura dell'attività e della pianificazione industriale in essere, non è previsto, allo stato attuale, un piano di dismissione del sito.

Pertanto, non si configurano nel breve-medio periodo specifiche azioni riconducibili alla fase di dismissione delle opere o degli impianti oggetto del presente procedimento.

Resta inteso che, qualora in futuro si rendesse necessario procedere alla dismissione, totale o parziale, delle strutture e degli impianti, tale fase sarà gestita nel rispetto della normativa vigente in materia ambientale, con particolare riferimento a:

- corretta gestione e smaltimento/recupero dei materiali e dei rifiuti prodotti;
- eventuale bonifica delle matrici ambientali interessate, qualora necessario;
- ripristino delle condizioni ambientali del sito, compatibilmente con la destinazione d'uso prevista dagli strumenti urbanistici vigenti.

Le operazioni di dismissione saranno inoltre condotte adottando le migliori pratiche tecniche disponibili, al fine di minimizzare eventuali impatti su ambiente e salute pubblica.