

## **V.R.4 - ValSAT adeguamento viabilità accesso stabilimento SnT**

### **Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale**

#### **Aggiornata Rev. 2**

#### **SINTESI NON TECNICA**

relativa all'adeguamento della viabilità di accesso allo stabilimento

*"PROGETTO PER AMMODERNAMENTO E MIGLIORAMENTO SISTEMAZIONE  
DELL'IMMOBILE ADIBITO A MANGIMIFICIO SITO IN COMUNE DI BAGNARA DI  
ROMAGNA (RA) PRESENTATO DA EUROVO SRL"*



#### **Proponente**

Eurovo S.r.l.

Via Mensa, 3  
48022 Santa Maria in Fabriago (RA)

#### **Responsabile relazione**



**GEOTEMA Srl**  
Via Sutter, 17 - 44124 Ferrara  
tel. +39.0532.18.62.693  
info@geotema.it - P.IVA 01614030383

Via Sutter, 17  
44124 Ferrara (FE)  
info@pec.geotema.it

Ferrara, ottobre 2022

# **V.R.4**

## **Valutazione di Sostenibilità**

### **Ambientale e Territoriale**

#### **Aggiornata Rev. 2**

**relativa all'adeguamento della viabilità di accesso**

**allo stabilimento**

## **SINTESI NON TECNICA**

***“PROGETTO PER AMMODERNAMENTO E MIGLIORAMENTO SISTEMAZIONE  
DELL’IMMOBILE ADIBITO A MANGIMIFICIO SITO IN COMUNE DI BAGNARA DI  
ROMAGNA (RA) PRESENTATO DA EUROVO SRL”***

V.R.4 - ValSAT adeguamento viabilità accesso stabilimento SnT

Rev. 2 ottobre 2022 - Richiesta integrazioni ARPAE (SINADOC n. 20676/2021 del 20/01/2022 - PG/2022/9282 del 21/01/2022) - Integrazioni volontarie

## Indice

1	Premessa.....	3
2	Normativa di riferimento.....	3
3	Descrizione della proposta di variante n. 2 .....	4
3.1	Ubicazione dello stabilimento produttivo e dell'area sottoposta a variante.....	4
3.2	Motivazioni tecniche e progettuali.....	6
3.3	Descrizione della variante.....	7
3.3.1	Ampliamento e riqualificazione della viabilità di accesso .....	11
4	Descrizione degli scenari alternativi .....	20
5	Verifica della Pianificazione di Riferimento .....	22
5.1	Valutazione della compatibilità fra la richiesta di variante al RUE e la Pianificazione di Riferimento .....	23
6	Verifica del Sistema Ambientale.....	25
6.1	Valutazione della compatibilità fra la richiesta di variante al RUE ed il Sistema Ambientale ....	26
7	Descrizione delle misure di mitigazione e di monitoraggio.....	28
8	Conclusioni.....	35

## 1 Premessa

A seguito della **richiesta di integrazioni** effettuata dall'ARPAE SAC di Ravenna (SINADOC n. 20676/2021 del 27/09/2021) inerente l'oggetto: **"PROCEDIMENTO UNICO DI VIA PER IL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR), COMPRENSIVO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA), AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE (AIA) AI SENSI DEL D.LGS. N. 152/2006, DELLA L.R. N. 4/2018 E DELLA L.R. N. 21/2004 RELATIVO AL PROGETTO "PROGETTO PER AMMODERNAMENTO E MIGLIORAMENTO SISTEMAZIONE DELL'IMMOBILE ADIBITO A MANGIMIFICIO SITO IN COMUNE DI BAGNARA DI ROMAGNA (RA) PRESENTATO DA EUROVO SRL" - PROPOSTO DA EUROVO SRL (FASC. RER N.1317/26/2021)**, sono state redatte **due** distinte **relazioni di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale ValSAT**, ognuna incentrata su **un intervento specifico**: la prima relativa alla **riclassificazione dell'area da utilizzare per l'ampliamento dell'area dello stabilimento (identificata come variante n. 1)**, la seconda relativa all'intervento di **ampliamento e riqualificazione della viabilità di accesso – parte di via Trupatello e parte della SC 67 via Lunga – all'area dello stabilimento (identificata come variante n. 2)**.

Con la **successiva richiesta di integrazioni** effettuata dall'ARPAE SAC di Ravenna (SINADOC n. 20676/2021 del 20/01/2022 - PG/2022/9282 del 21/01/2022), **nonché a seguito della Conferenza dei Servizi del 06/10/2022 – ed il successivo invio volontario di integrazioni –, considerata l'entità delle stesse**, si è reso necessario **aggiornare** anche le **due relazioni di ValSAT presentate**, e le **relative relazioni di sintesi non tecnica**, al fine di **uniformare** tutti i **contenuti progettuali degli interventi** che si **intendono realizzare**. La **presente relazione di sintesi non tecnica di ValSAT aggiornata Rev. 2** è relativa all'intervento di **ampliamento e riqualificazione della viabilità di accesso – parte di via Trupatello e parte della SC 67 via Lunga – all'area dello stabilimento (identificata nel presente documento come variante n. 2)**.

## 2 Normativa di riferimento

La **Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale ValSAT**, prevista dalla L.R. n. 20 del 24 marzo 2000 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio", è un processo sistematico di valutazione delle conseguenze ambientali di proposte politiche, programmatiche e pianificatorie, finalizzato ad assicurare che queste vengano incluse in modo completo fin dalle prime fasi del processo decisionale; essa consente di valutare gli effetti cumulativi e sinergici dell'insieme delle scelte di pianificazione anche se relazionate ad iniziative che non necessariamente si traducono in progetti. Il presente documento ha pertanto lo scopo di fornire uno strumento di analisi e valutazione per i soggetti chiamati ad esprimere osservazioni, pareri e

suggerimenti in merito alla presente proposta di progetto che prevede l'**adeguamento** della **viabilità** di **accesso** all'**area** dello **stabilimento**.

Nei capitoli seguenti verrà **dapprima descritta** la **proposta di variante** e gli **eventuali scenari alternativi** individuati, e **successivamente verificata** la **pianificazione di riferimento valutata** ed il **sistema ambientale**, **indicando** le **eventuali misure di mitigazione** e di **monitoraggio** previste.

### 3 Descrizione della proposta di variante n. 2

#### 3.1 Ubicazione dello stabilimento produttivo e dell'area sottoposta a variante

Il mangimificio per la produzione di mangime ad uso zootecnico oggetto di intervento è situato nel settore centro-occidentale della Provincia di Ravenna, nel Comune di Bagnara di Romagna, lungo la via Trupatello al n. 7/A, ad est del capoluogo comunale dal quale dista circa 600 m; ad oltre 1.700 m in direzione ovest è presente il Torrente Santerno, che in questo tratto rappresenta il confine con la Provincia di Imola (Figura 3-1). Tale area – censita nel catasto comunale nel Foglio di mappa n. 7, Mappali nn. 149 e 65 (in parte) –, è classificata secondo il **vigente PSC** (si veda paragrafo 5.1.3) come “**impianto produttivo in ambito rurale**”. Lo **stabilimento produttivo**, attivo fin dagli anni '80, ha **sospeso l'attività** nel **2012** ed è stato successivamente **acquistato** dal **Gruppo Eurovo S.r.l.** nel **2018**.

Al fine di **riattivare** il **processo produttivo** in linea col concetto di **Industria 4.0**, **adeguando** le **strutture** e gli **impianti** alle **normative più recenti**, si rendono necessari una serie di interventi che prevedono anche la **realizzazione** dell'**area di laminazione** delle **acque meteoriche** per garantire la sicurezza idraulica, in quanto **attualmente non presente**. Per tale scopo è stato previsto l'**ampliamento** dello **stabilimento verso sud**, in una porzione di area di circa 8.045 m<sup>2</sup> classificata secondo il **vigente PSC** come “**ambito agricolo ad alta vocazione produttiva**”. In tale area verranno inoltre installati alcuni **nuovi silos** di **stoccaggio** e verrà realizzata parte della **nuova area** di **ricezione** delle **materie prime**.

All'interno del mangimificio verranno **installate due distinte linee** di **produzione**, una dedicata alla produzione **convenzionale** ed una a quella **biologica**; a completo **regime**, stimato in 313 giorni/anno, la **capacità produttiva** di progetto potrà arrivare fino a **10.000 quintali/giorno** (1.000 tonnellate/giorno), per una produzione annua massima di 3.130.000 quintali (313.000 tonnellate). Per la Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale di tale intervento è stata **predisposta specifica relazione** di **ValSAT aggiornata Rev. 2** (variante n. 1).

Si ricorda infine come il progetto generale in esame prevede anche un intervento di **adeguamento** della **viabilità** di **accesso** allo **stabilimento**. Per la Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale di tale

intervento è stata **predisposta specifica relazione di ValSAT aggiornata Rev. 2 (oggetto della presente Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale - variante n. 2).**

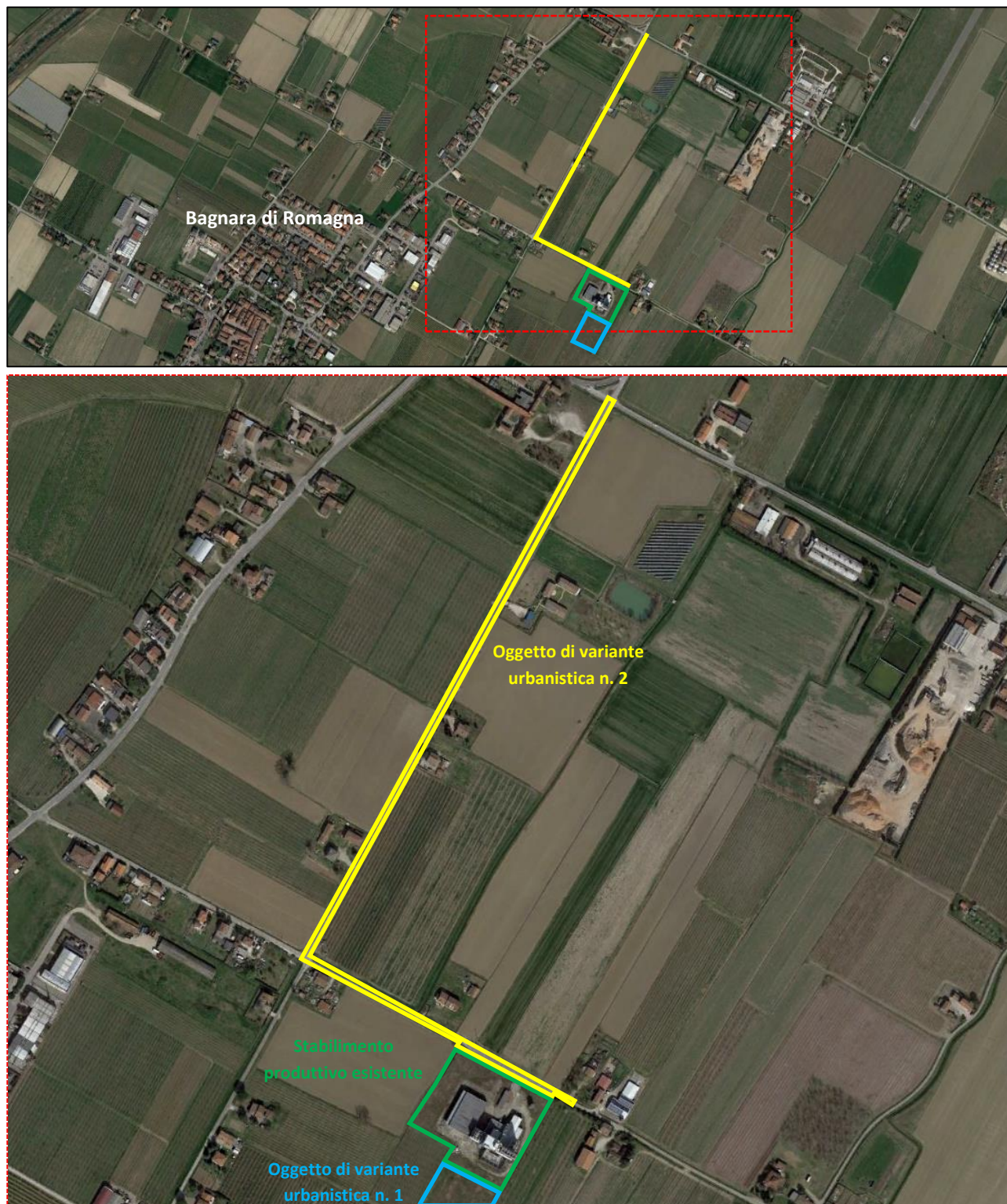


Figura 3-1 - Inquadramento generale e di dettaglio dell'area in esame rispetto all'abitato di Bagnara di Romagna. Il poligono verde indica la porzione interessata dallo stabilimento produttivo; il poligono giallo indica la porzione interessata dalla presente proposta di variante.

### 3.2 Motivazioni tecniche e progettuali

Il Gruppo Eurovo si contraddistingue per il **pieno controllo** della **filiera produttiva** – dalla crescita delle pollastre fino allo sviluppo delle galline, dalla produzione dei mangimi per l'alimentazione degli animali e dalla selezione delle uova prodotte fino all'imballaggio di queste ultime ed alla loro distribuzione –, che permette una maggior efficienza e qualità del processo produttivo a tutela dell'ambiente, degli animali e della qualità ed igiene del prodotto e, quindi, del consumatore finale.

La **scelta** di **acquisire** lo **stabilimento produttivo** in oggetto, la cui attività è stata sospesa nel 2012, è dovuta al fatto che il **Gruppo controlla** in Emilia-Romagna **quasi 30 allevamenti** che abbisognano di mangime, **e prevede** che ci saranno **maggiori fabbisogni** in futuro in **conseguenza** di un ulteriore **sviluppo** dell'**attività di allevamento**. Oltre a ciò, **pur essendo al momento autosufficiente** nella produzione di mangimi per gli allevamenti nazionali – attraverso i mangimifici di Pieve di Soligo (TV), Occhiobello (RO), Pescantina (VR) e Petritoli (FM) –, l'**approvvigionamento** delle **materie prime** e la **successiva distribuzione** dei **mangimi** negli allevamenti **situati** in **Emilia-Romagna comporta importanti costi di trasporto oltre** ad una **gestione** dei **mezzi** che può essere **sensibilmente migliorata**.

Tali allevamenti utilizzano infatti mangimi prodotti dagli impianti situati in Veneto, mentre quello di Bagnara di Romagna si troverebbe in **posizione baricentrica**. L'allevamento di galline ovaiole di Mordano (BO) per esempio viene oggi rifornito dal mangimificio di Occhiobello (RO), comportando una percorrenza su strada di mezzi pesanti di quasi 200 km (andata e ritorno); se il mangime fosse distribuito dall'impianto di Bagnara di Romagna la percorrenza dei mezzi si ridurrebbe a 10 km (andata e ritorno).

Inoltre, come già detto, l'Azienda prevede il futuro aumento del fabbisogno di mangime rispetto a quello attuale nella zona del centro-nord Italia, motivo per cui ha dimensionato il progetto del mangimificio in esame per una capacità maggiore rispetto al fabbisogno degli attuali 30 allevamenti più prossimi allo stabilimento. La produzione è comunque modulabile in funzione della quantità di mangime che si prevede di allocare ogni anno, fermo restando la capacità massima di progetto di 313.000 tonnellate/anno.

La riattivazione del mangimificio di Bagnara di Romagna, comporterà un minor impatto in termini di traffico e relativo inquinamento nella fase immediatamente dopo l'attivazione, e fintanto che la produzione sarà allineata al solo fabbisogno degli attuali 30 allevamenti esistenti. In ogni caso la **verifica** del **sistema ambientale** e delle **potenziali interferenze** derivanti dalla **realizzazione** del **progetto relativo** alla **richiesta di variante** al RUE, è stata **effettuata considerando** la **capacità produttiva massima** per cui si **chiede** l'**autorizzazione**.

I mangimifici attualmente attivi non subiranno, in ogni caso, una riduzione della loro capacità produttiva massima autorizzata correlata alla realizzazione del progetto in esame, in quanto la potenzialità produttiva residua potrà essere eventualmente sfruttata in futuro per soddisfare le esigenze di altri allevamenti

logisticamente più vicini; come per il mangimificio di Romagna manterranno pertanto la possibilità di modulare la produzione in funzione dei fabbisogni contingenti.

Con il **significativo investimento** che l'Azienda ha intrapreso con il **progetto in esame** tale **impianto** diventerà uno dei **più importanti** del **Gruppo**; la scelta di **predisporre due** distinte **linee di produzione**, una dedicata al mangime **convenzionale** ed una dedicata a quello **biologico**, comporterà infatti un **ulteriore miglioramento** nella **gestione** del **processo produttivo ed aziendale**. Il mangimificio di Pieve di Soligo (TV) per esempio, che al momento rifornisce gli allevamenti biologici del Gruppo compresi quelli presenti in Emilia-Romagna, possiede un'unica linea ed ogni volta che avviene il cambio di produzione da convenzionale a biologico è necessaria una "pulizia" iniziale della stessa prima di passare alla produzione biologica; ciò comporta maggiori costi per l'Azienda rispetto ad una **linea completamente dedicata** al **biologico**, necessaria a **garantire** la **qualità** e la **classificazione** del **prodotto**.

### 3.3 Descrizione della variante

L'area **oggetto** della presente **variante** al **RUE** corrisponde, come detto, ad una **parte di via Trupatello** ed ad una **parte** della **SC 67 via Lunga** che verranno **interessate** dall'intervento di **ampliamento** e **riqualificazione sede stradale**. Tale area, per alcune parti della quale si rende necessario l'esproprio, è censita nel catasto comunale nel Foglio di mappa n. 5, Mappali nn. 2, 24, 55, 113, 149, 151, 167, 187, 203, 205, 228, 229 sub 6 (parte dell'ex 229 sub 5), 268 sub 1 (parte dell'ex 229 sub 5), e nel Foglio di mappa n. 7, Mappali nn. 496 sub 2, 897, 898 sub 4 (Figura 3-2 e Figura 3-3).

Parte integrante della presente variante al RUE è costituita dall'elaborato "Relazione di variante urbanistica" allegato nella risposta alla richiesta di integrazioni, nonché da tutti gli elaborati specialistici ivi contenuti ed ai quali si rimanda per un maggiore approfondimento.

Si fa inoltre presente come la **SP 67 via Lunga** per il **tratto compreso** fra il **km 0+050** ed il **km 3+571** è stata **declassata** a **Strada Comunale SC 67**, come da D.C.P. n. 13 del 30 aprile 2021 e con pubblicazione sul B.U.R. n. 330 del 24 novembre 2021, avvenuta formalmente con verbale di consegna del 06 ottobre 2022 (PG n. 0027133/2022 del 06/10/22, fascicolo 11-14 2021/1).

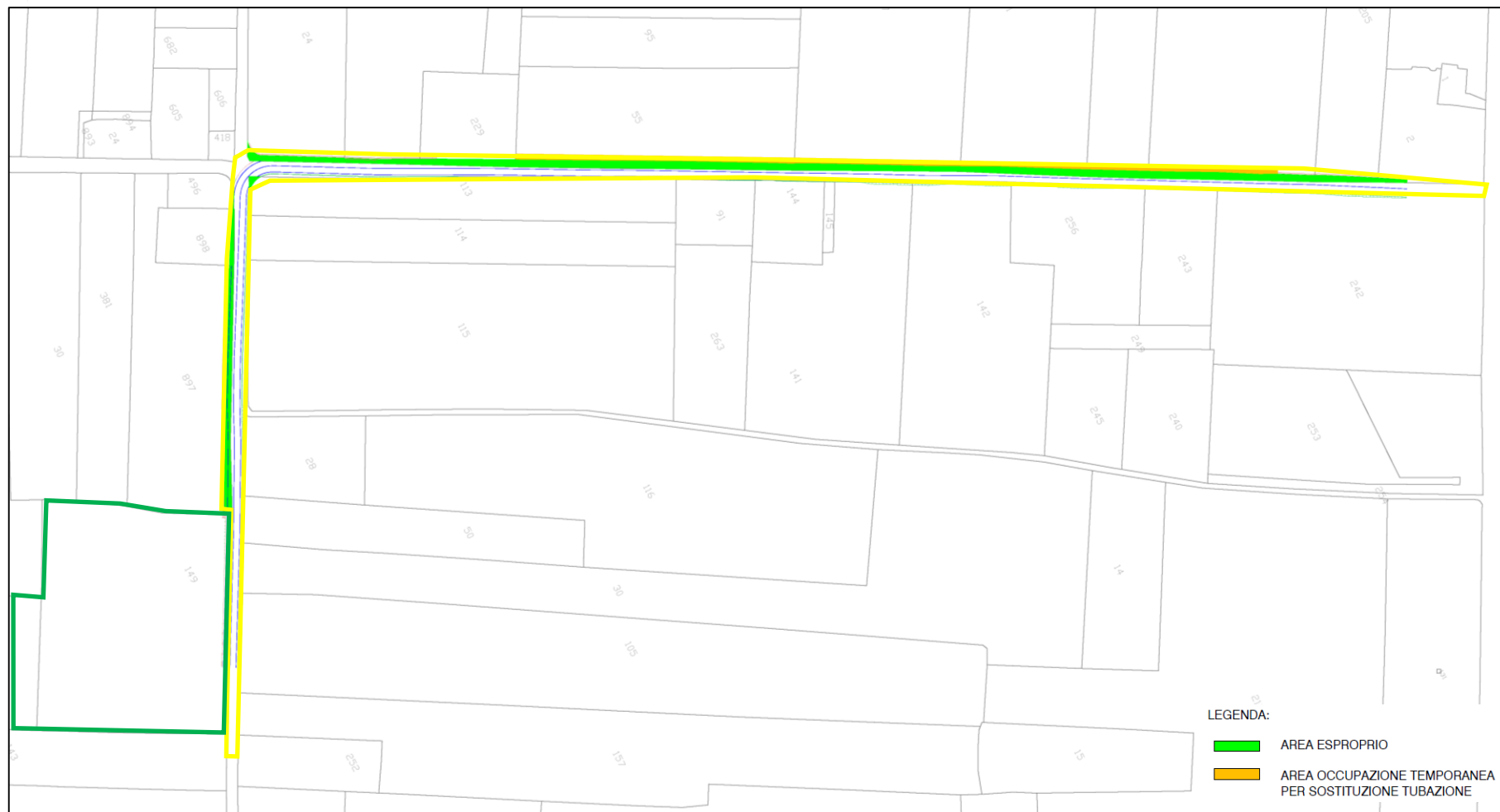


Figura 3-2 - Inquadramento catastale dell'area in esame; il poligono giallo indica la porzione sottoposta a variante. Fonte: elaborato "RED Relazione con elenco delle ditte dei mappali catastali" allegato al procedimento di PAUR.



9



Dal punto di vista delle lavorazioni e dell'accantieramento, i **lavori di allargamento della viabilità** interessata avranno una **durata** presumibile di **circa 4 mesi** e sarà utilizzata **una sola area** come **campo base** localizzata in **terreno agricolo**. Non sarà necessario realizzare tracciati a servizio della viabilità di cantiere.

In merito alla **tubazione** del Consorzio di Bonifica, essendo in **fibrocemento** la **sostituzione e smaltimento** sarà realizzata da azienda specializzata in ottemperanza alla normativa vigente; è **prevista un'occupazione temporanea** di circa **1 mese** di **terreni privati** per un'estensione complessiva di circa 1.250 m<sup>2</sup>.

Dal punto di vista delle lavorazioni, gli operai verranno suddivisi eventualmente in 2 squadre, in maniera tale da consentire lavorazioni in parallelo.

La realizzazione degli interventi di progetto determinerà il rifacimento dei fossi di guardia esistenti e lo **sbancamento** di circa 4.500 m<sup>3</sup> di **terra**, che verrà **in parte riutilizzata** per rinfranchi laterali e riempimenti vari. Il **conglomerato bituminoso** costituente l'attuale pavimentazione sarà fresato ed **in larga parte riutilizzato** tramite intervento di riciclaggio a freddo con emulsione bituminosa e cemento. I **materiali** di **risultato** in **eccedenza e/o non idonei** al riutilizzo in loco, stimati in circa 3.900 m<sup>3</sup> di terra e circa 65 m<sup>3</sup> di fresato di conglomerato bituminoso saranno **conferiti in discarica**. Ad oggi, il centro di smaltimento autorizzato più vicino risulta essere quello di Faenza, in Via Modigliana 55, a circa 20 km dal sito.

Relativamente ai **materiali necessari** alla **realizzazione** della **nuova sovrastruttura** è previsto l'approvvigionamento di misto cementato e di conglomerato bituminoso.

Durante la **fase di cantiere** saranno **impiegati normali mezzi di lavoro** come escavatori, camion con cassoni ribaltabili, grader, macchine stabilizzatrici, fresatrici, vibrofinitrici e macchine per il tracciamento della segnaletica orizzontale.

Il **cantiere** sarà **suddiviso in due macrofasi**, la **prima** delle quali sarà caratterizzata dallo spostamento della linea di irrigazione del Consorzio di Bonifica lungo via Trupatello, l'interramento della linea Telecom, lo spostamento del palo Enel interferente con l'incrocio e gli scavi e quota parte della sovrastruttura in allargamento, in cui la **viabilità ordinaria non viene modificata**. La **seconda** fase invece, che interverrà sul riciclaggio della pavimentazione in sito e sul nuovo tappeto di usura in conglomerato bituminoso, comporterà una **circolazione dei mezzi limitata**. In ogni fase verrà utilizzata adeguata segnaletica per la delimitazione e la segnalazione del cantiere, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Le **modalità di gestione** del **cantiere** e le **misure di sicurezza** adottate saranno espone nel Piano di Sicurezza e Coordinamento, nel pieno rispetto degli obblighi ed indicazioni del **D.Lgs. 81/2008** e s.m.i.. A **fine lavori** si **ripristineranno le aree a lato della strada, occupate temporaneamente**.

### 3.3.1 Ampliamento e riqualificazione della viabilità di accesso

L'intervento che interesserà l'**area oggetto** della presente **variante** al **RUE** riguarda, come detto, l'**ampliamento** e la **riqualificazione** di **parte** di **via Trupatello** e di **parte** della **SC 67 via Lunga** per un totale di circa 930 m di sviluppo (Figura 3-4).

Tale intervento, che comporterà un **miglioramento** dell'**attuale sicurezza** della **circolazione**, interesserà il **tratto compreso** dalla **rotatoria di nuova realizzazione** all'**intersezione** delle **SP 21 Delle Ripe-Bagnara**, **SP 48 Molinello-Dal Rio-Cà Vecchia** e **SC 67 via Lunga**, **proseguendo** lungo la **SC 67** fino all'**intersezione** con **via Trupatello**, e da qui **fino** allo **stabilimento produttivo esistente**.

Mentre la **nuova rotatoria** è stata **terminata** nel **luglio 2021**, la **SC 67 via Lunga** è **attualmente costituita** da **una sola carreggiata**, caratterizzata da una sola corsia mediamente di 3,50 m, priva di banchine laterali e regolata dal **senso unico** di circolazione dall'**incrocio** con **via Trupatello** fino all'ingresso del **cimitero comunale**. Il tratto di **via Trupatello** compreso fra all'incrocio con la SC 67 e l'**ingresso** dello **stabilimento produttivo** presenta invece una sede stradale caratterizzata da **una carreggiata a doppio senso** di marcia, per una larghezza media di 3,70 m, priva di banchine laterali.

L'**intero tratto interessato** sarà quindi sottoposto all'allargamento ed all'omogeneizzazione dell'attuale sede stradale, mediante realizzazione di una sovrastruttura caratterizzata da una **carreggiata di 7 m** organizzata secondo **due corsie** di 3,50 m, banchine laterali di 0,50 m e cigli inerbati di 0,50 m; la sede stradale raggiungerà complessivamente i 9 m di larghezza.

La piattaforma stradale sarà caratterizzata da una sezione "a schiena d'asino" con una pendenza trasversale del 2,50 % per permettere il corretto deflusso delle acque superficiali verso i fossi di guardia laterali. Verrà altresì **modificato** l'**incrocio a raso** – attualmente costituito da 4 rami – nell'intersezione fra la SC 67 via Lunga e via Trupatello, **sostituito** da un **raccordo circolare**; tale raccordo comporterà la precedenza di circolazione veicolare rispetto ai due restanti rami affluenti, che invece saranno regolati da segnale di STOP. Per permettere la realizzazione del raccordo circolare si rende necessario l'estensione del tombinamento del canale del Consorzio di Bonifica, dal tratto esistente su via Trupatello per circa 100 m in direzione del mangimificio; la **sezione idraulica** sarà **mantenuta costante** e **pari** allo scatolare **attualmente esistente**. In fase di progettazione sono state inoltre analizzate le eventuali interferenze con i sottoservizi e le reti aeree esistenti; al fine di risolvere tali interferenze si rende necessario il **completo rifacimento** della **rete di acque bianche a servizio della strada**, l'**interramento** della **linea TIM** su **via Trupatello** e lo **spostamento** dell'**attuale rete irrigua del Consorzio di Bonifica** per circa 450 m, nonché lo **spostamento** di un **palo Enel** interferente con il nuovo incrocio.

Per tali interventi si rende necessario come detto, un **esproprio** di **circa 3.500 m<sup>2</sup>** di terreni principalmente costituiti da campi agricoli, frutteti e vitigni. Le aree soggette all'apposizione del vincolo di esproprio per pubblica utilità, in quanto interessate dall'intervento sono indicate in Tabella 3-1.

PROPRIETÀ	DATI IDENTIFICATIVI					Dati Catastali		
	Foglio	Particella	Sub	Area esproprio (mq)	Area esproprio + 10 % (mq)	Porzione	Qualità	Classe
BETTI ROBERTO	7	897		578	636	B	Seminativo	1
BRIZZI VINCENZO	7	898	4	72	79		Bene comune non censibile	
ISTITUTO DIOCESANO PER IL SOSTENTAMENTO DEL CLERO DELLA DIOCESI DI IMOLA	5	24		182	200	B	Seminativo	1
	5	228		122	134	B	Vigneto	U
	5	229	5	208	229		Bene comune non censibile	
	5	55		682	750	B	Seminativo	1
	5	203		392	431	B	Seminativo	1
MINZONI GIANNI	5	167		325	358	B	Vigneto	U
	5	151		275	303	B	Vigneto	U
	5	187		147	161	B	Frutteto	U
MONTANARI ORTESIO	5	113		22	24	B	Frutteto	U
CATAUDO ROSARIO	7	496		15	17		Ente urbano	

**Tabella 3-1 - Elenco e quantificazione delle aree soggette ad esproprio.**

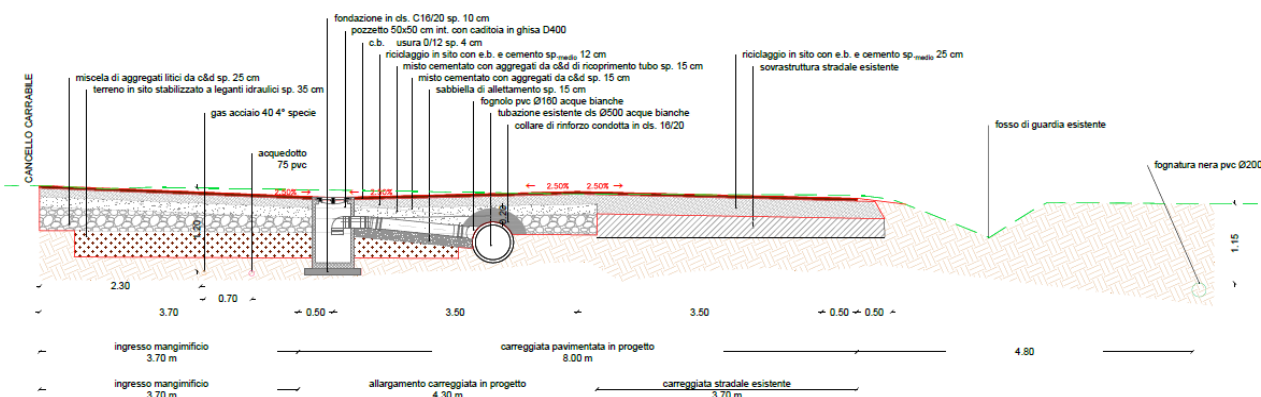
I Mappali nn. 2 e 205 del Foglio di mappa n. 5, entrambi coinvolti, sono di proprietà dell'Amministrazione Comunale. Saranno inoltre oggetto di traslazione di servitù (per condotta irrigua) con spese a completo carico del soggetto attuatore le aree indicate in Tabella 3-2.

servitù	F	mappale	Bene indisponibile	Superficie
Condota irrigua	5	55	ISTITUTO DIOCESANO PER IL SOSTENTAMENTO DEL CLERO DELLA DIOCESI DI IMOLA	682
Condota irrigua	5	203		392
Condota irrigua	5	167	MINZONI GIANNI	325
Condota irrigua	5	151		275
Condota irrigua	5	187		147

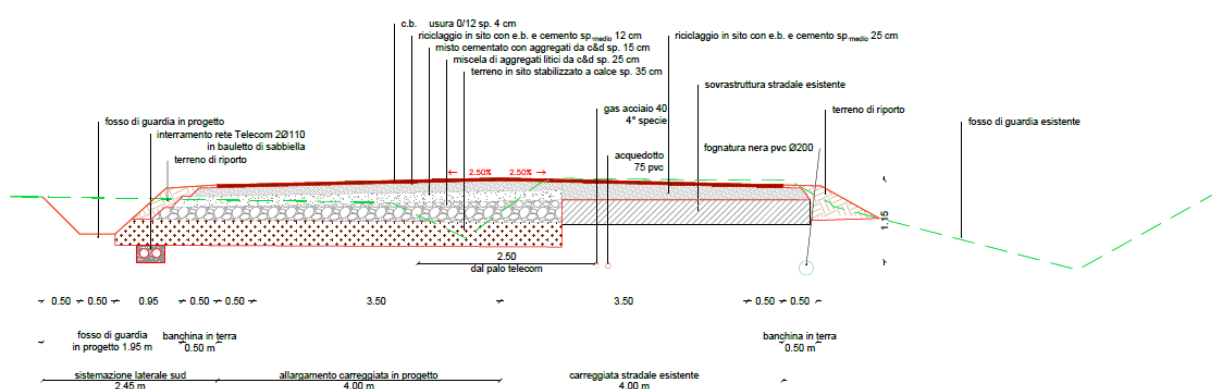
**Tabella 3-2 - Elenco e quantificazione delle aree soggette a servitù.**

Per un ulteriore approfondimento si rimanda agli specifici elaborati allegati al procedimento di PAUR ed alle successive risposte alle richieste di integrazioni.

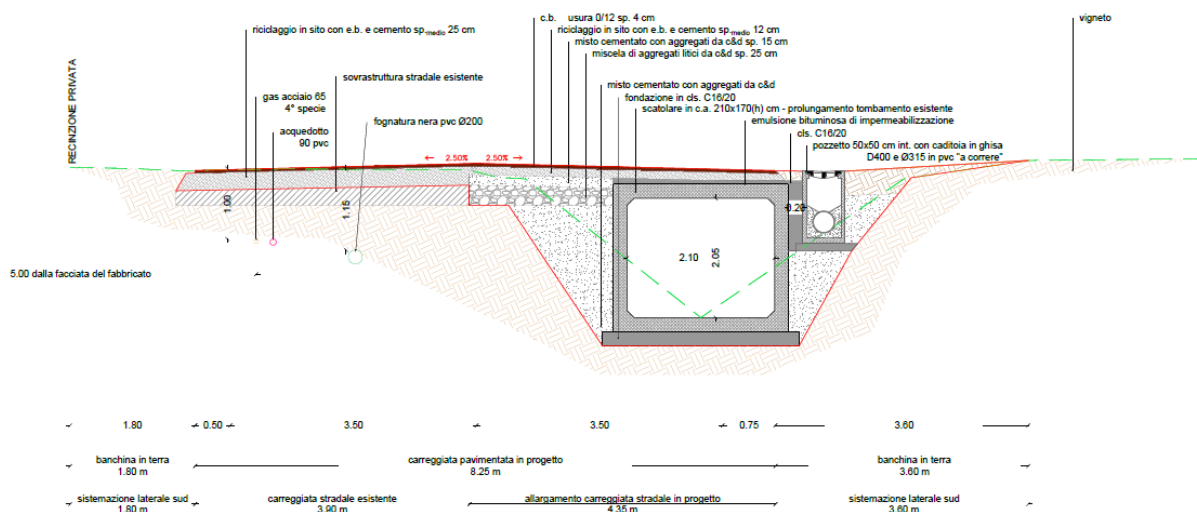
SEZIONE TIPOLOGICA (RIF. SEZ. 1): scala 1:50



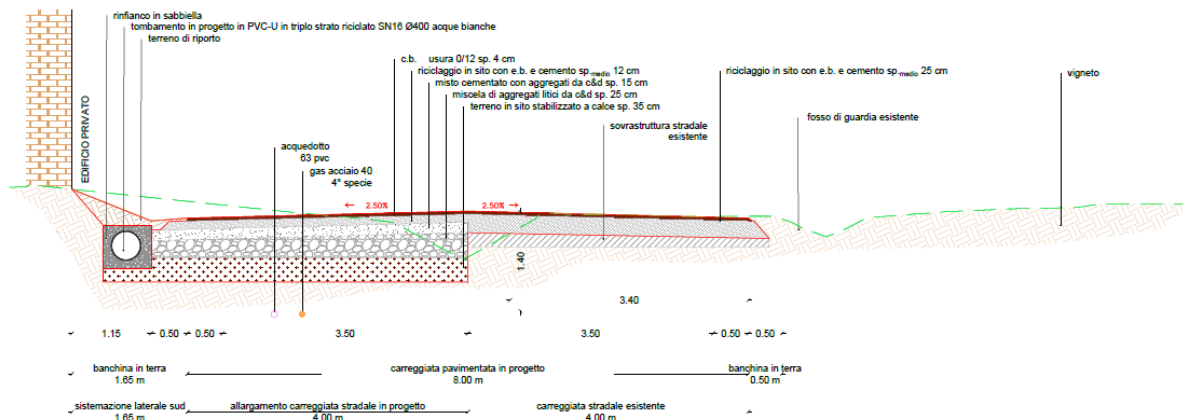
SEZIONE TIPOLOGICA (RIF. SEZ. 16): scala 1:50



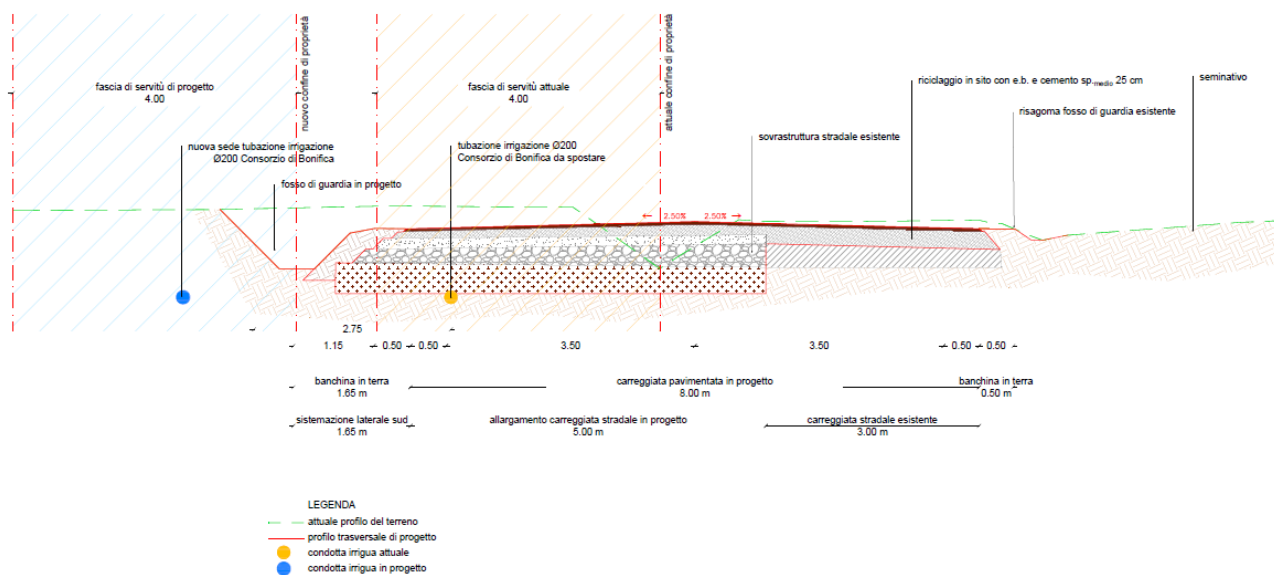
SEZIONE TIPOLOGICA (RIF. SEZ. 26): scala 1:50



SEZIONE TIPOLOGICA (RIF. SEZ. 45): scala 1:50



SEZIONE TIPOLOGICA (RIF. SEZ. 56): scala 1:50





**Figura 3-4 - Stralcio elaborato "SPSS Sezioni tipologiche - risoluzione delle interferenze" allegato nella risposta alla richiesta di integrazioni; il poligono giallo indica la porzione sottoposta a variante.**









Figura 3-5 - Stralcio elaborato "D.d.27 Rendering planivolumetrico del progetto" allegato nella risposta alla richiesta di integrazioni; il poligono giallo indica la porzione sottoposta a variante.

## 4 Descrizione degli scenari alternativi

Nel presente capitolo vengono **descritte** e **valutate** – se presenti – le **possibili alternative localizzative, impiantistiche ed infrastrutturali** rispetto alla **variante di progetto**, valutando infine lo **scenario zero**. Considerato l'oggetto della **presente variante n. 2**, gli **eventuali scenari alternativi riguardano specificatamente l'aspetto infrastrutturale**, mentre in merito alle alternative localizzative ed impiantistiche si riportano le considerazioni inerenti la variante n. 1 il cui oggetto è rappresentato dall'ampliamento dello stabilimento verso sud.

In merito alla possibilità di individuare eventuali **alternative infrastrutturali**, si fa presente come la zona in cui è **ubicato** lo **stabilimento produttivo** in oggetto, classificata secondo il **vigente PSC** come **"impianto produttivo in ambito rurale"**, è situata nel Comune di Bagnara di Romagna, lungo la via Trupatello al n. 7/A, ad est del capoluogo comunale dal quale dista circa 600 m.

La **viabilità principale** in **entrata/uscita** allo stabilimento produttivo è rappresentata dal **tratto** compreso **fra** il **casello di Lugo Cotignola** sulla **A14** e **via Trupatello** fino all'ingresso al mangimificio. Il **solo approvvigionamento** dell'allevamento di **Mordano (BO)** avverrà attraverso **viabilità** provinciale e comunale che **interessa** anche il **centro** abitato di **Bagnara di Romagna**, **ma** in modo **limitato**, perché il fabbisogno di mangime di quell'allevamento corrisponde a circa il 20 % delle consegne generate complessivamente dallo stabilimento alla massima capacità. In **termini numerici** i mezzi diretti verso l'allevamento di Mordano saranno pari a circa **7 mezzi/giorno** in periodo diurno (circa 1 mezzo/ora).

Rispetto a tali percorsi le **problematiche maggiori** si possono **riscontrare** per l'appunto nel **tratto oggetto di intervento**; già all'interno della relazione di Piano del PSC associato dell'Unione dei Comuni della Bassa Romagna viene infatti indicato come in merito alle criticità infrastrutturali esistenti *"la soluzione naturale appare costituita dal previsto adeguamento della SP67, che costituisce un importante elemento nel potenziamento dell'asse nord-sud "via Lunga" e si inserisce coerentemente alle nuove previsioni di miglioramento infrastrutturale di livello sovracomunale [...]".* Con la **realizzazione** del **progetto** relativo alla **richiesta di variante al RUE** si ritiene **tale percorso** il più **idoneo** al fine di raggiungere lo stabilimento stesso.

Relativamente alle **alternative localizzative**, si ricorda come il mangimificio per la produzione di mangime ad uso zootecnico, attivo fin dagli anni '80, ha sospeso l'attività nel 2012 ed è stato successivamente acquistato dal Gruppo Eurovo S.r.l. nel 2018.

Al fine di riattivare il processo produttivo in linea col concetto di Industria 4.0, adeguando le strutture e gli impianti alle normative più recenti, si rendono necessari, come detto, una serie di interventi che prevedono anche la realizzazione dell'area di laminazione delle acque meteoriche, attualmente non presente.

Per tale scopo è stato previsto l'ampliamento dello stabilimento verso sud, in una porzione di area di circa 8.045 m<sup>2</sup> classificata secondo il vigente PSC come "ambito agricolo ad alta vocazione produttiva"; in tale area verranno inoltre installati alcuni nuovi silos di stoccaggio e verrà realizzata parte della nuova area di ricezione delle materie prime.

Essendo in questo caso lo stabilimento produttivo già esistente, il consumo di suolo sarà limitato all'ampliamento del perimetro di impianto di 8.045 m<sup>2</sup> sul lato sud (oltre all'esproprio di circa 3.500 m<sup>2</sup> per l'allargamento della viabilità di accesso allo stesso e le altre opere connesse). Tale area è attualmente coltivata con colture intensive a seminativo di pianura; l'intervento non andrà a svalutare in qualche modo il patrimonio agroalimentare locale, il valore del suolo e la qualità delle produzioni.

L'impatto di una diversa alternativa localizzativa è pertanto sicuramente superiore rispetto alla presente proposta di variante; la scelta di recuperare una struttura esistente per realizzare un'attività produttiva della medesima tipologia rispetto a quella che già si svolgeva nello stabilimento è da considerarsi virtuosa, rispetto all'alternativa di realizzare uno stabilimento ex novo in un'altra area del territorio comunale e/o in un altro comune.

Per quanto riguarda le eventuali **alternative impiantistiche** si ricorda come le strutture e gli impianti saranno adeguati alle normative più recenti ed improntati al conseguimento della massima garanzia contro eventuali inquinamenti, all'ottimizzazione della funzionalità ed alla riduzione dei fattori di impatto ambientale. Con il significativo investimento che l'Azienda ha intrapreso con il progetto in esame tale impianto diventerà uno dei più importanti del Gruppo; la scelta di predisporre due distinte linee di produzione – mangime convenzionale e mangime biologico –, comporterà infatti un ulteriore miglioramento nella gestione del processo produttivo ed aziendale. Come già detto, il mangimificio di Pieve di Soligo (TV) per esempio, che al momento rifornisce gli allevamenti biologici del Gruppo compresi quelli presenti in Emilia-Romagna, possiede un'unica linea ed ogni volta che avviene il cambio di produzione da convenzionale a biologico è necessaria una "pulizia" iniziale della stessa prima di passare alla produzione biologica; ciò comporta maggiori costi per l'Azienda rispetto ad una linea completamente dedicata al biologico, necessaria a garantire la qualità e la classificazione del prodotto.

Infine in merito allo **scenario zero**, ovvero all'ipotesi che prevede la mancata realizzazione della presente proposta di variante urbanistica, in questo caso **non rappresenterebbe** una "**ragionevole alternativa**" ma anzi sarebbe **tendenzialmente peggiorativo**. La **riqualificazione** e l'**allargamento** dell'attuale **sede stradale** di **parte di via Trupatello e della SC 67 via Lunga** comporterà un **miglioramento** dell'**attuale sicurezza** della **circolazione**.

## 5 Verifica della Pianificazione di Riferimento

In questa parte dello studio viene **confrontata** la **richiesta oggetto di variante al RUE**, in relazione agli **atti di pianificazione e programmazione** territoriale e settoriale **vigenti**, verificandone la conformità con gli stessi. **Non essendo** stati **individuati ragionevoli scenari alternativi**, la **valutazione** della **coerenza** viene **effettuata** in riferimento alla **sola proposta di variante**. Nel caso dello **“scenario zero”**, **comunque non ritenuto** una **“ragionevole alternativa”** per quanto esposto al paragrafo precedente, la **coerenza** si ritiene **implicita**. Nello specifico sono stati esaminati per la:

- Gestione del territorio ed urbanistica:
  - **PTR e PTPR** - Piano Territoriale Regionale e Piano Territoriale Paesistico Regionale della Regione Emilia-Romagna;
  - **PTCP** - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Ravenna;
  - **CUT** - Carta Unica del Territorio dell'Unione dei Comuni della Bassa Romagna;
  - **PSC** - Piano Strutturale Comunale Associato del Comune di Bagnara di Romagna;
  - **PZA** - Piano Zonizzazione Acustica dell'Unione dei Comuni della Bassa Romagna;
- Gestione e tutela delle acque:
  - **PTA** - Piano Tutela delle Acque;
  - **PSAI Reno, Idice-Savena, Sillaro e Santerno** - Piano Stralcio Assetto Idrologico Reno, Idice-Savena, Sillaro e Santerno;
  - **PdG Po 2021** - Piano di Gestione delle Acque del distretto idrografico del fiume Po 2021
  - **PGRA Po 2021-2027** - Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del distretto idrografico del fiume Po 2021-2027
- Gestione e tutela dell'aria:
  - **PAIR 2020** - Piano Aria Integrato Regionale 2020;
  - **PPRQA** - Piano Provinciale di Risanamento della Qualità dell'Aria;
- Gestione dei rifiuti:
  - **PRRB 2022-2027** - Piano Regionale di gestione dei Rifiuti e per la Bonifica delle aree inquinate 2022-2027;
  - **PPGR** - Piano Provinciale per la Gestione dei Rifiuti urbani e speciali;
- Gestione e tutela della natura e del paesaggio:

- Rete Natura 2000;
- Codice dei Beni culturali e del Paesaggio D.Lgs. 42/2004.

## 5.1 Valutazione della compatibilità fra la richiesta di variante al RUE e la Pianificazione di Riferimento

PIANO	NOTE (Riferite all'area oggetto di variante)	VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITA' FRA LA RICHIESTA DI VARIANTE AL RUE E LA PIANIFICAZIONE DI RIFERIMENTO	
		Scenario Zero	Scenario di Progetto

### Gestione del territorio ed urbanistica

<b>PTR - PTPR</b> Regione Emilia-Romagna	U.d.P. n. 7 "Pianura romagnola"	😊	😊
<b>PTCP</b> Provincia di Ravenna			
Tavola 1 "Unità di paesaggio"	Unità di Paesaggio n. 12-A "della Centuriazione"	😊	😊
Tavola 2 "Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali"	Viabilità di accesso indicata come "elemento dell'impianto storico della centuriazione"	😊	😊
Tavola 3 "Carta della tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee"	Assenza di vincoli di tutela	😊	😊
Tavola 4 "Aree non idonee alla localizzazione di impianti per la gestione dei rifiuti"	Interna a "aree ad ammissibilità condizionata"	😊	😊
Tavola 5 "Assetto strategico della mobilità, poli funzionali, ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, articolazione del territorio rurale"	Viabilità di accesso rappresentata da viabilità secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale (Tipo C, F) e rete stradale minore Area mangimificio interna a "ambiti rurali a prevalente vocazione produttiva agricola"	😊	😊
Tavola 6 "Progetto reti ecologiche in provincia di Ravenna"	Esterna agli elementi esistenti della rete ecologica; attraversata in un punto da una "fascia territoriale entro cui realizzare corridoi ecologici complementari"	😊	😊
<b>CUT</b> Unione dei Comuni della Bassa Romagna	Interna a contesto caratterizzato da rischio sismico di I livello, rischio archeologico alto e pericolosità idraulica P2 (reticolo principale e secondario) Viabilità di accesso all'impianto, di categoria C, indicata come "elemento dell'impianto della centuriazione"	😊	😊
<b>PSC - RUE - POC Associato</b> Comune di Bagnara di Romagna			
Tavola 1BR PSC "Schema di assetto strutturale degli insediamenti e della mobilità"	Viabilità di accesso rappresentata da viabilità secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale	😊	😊

	(per la parte di SC 67); intersezione con via Trupatello indicata fra i "nodi stradali esistenti e di progetto della rete viaria primaria" Area mangimificio esterno ad aree vincolate		
Tavola 2BR PSC "Schema spaziale per la valorizzazione delle risorse ambientali e storico culturali"	Viabilità di accesso rappresentata da viabilità secondaria esistente e di progetto (per la parte di SC 67); attraversata in un punto da una "fascia territoriale entro cui realizzare corridoi ecologici secondari" e presenza di un tratto dello scolo Condottiero di Bagnara indicato come "scoli e canali principali e secondari" Area mangimificio esterno ad aree vincolate	😊	😊
Tavola 4BR PSC "Schema di assetto strutturale"	Viabilità di accesso rappresentata da viabilità secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale (per la parte di SC 67); intersezione con via Trupatello indicata come "principali nodi della viabilità secondaria" e presenza di "percorso ciclabile extraurbano di progetto" Area mangimificio classificata come "impianto produttivo in ambito rurale"	😊	😊
Tavola 1BR RUE "Ambiti normativi"	Assenza di vincoli Area mangimificio classificata come "impianto produttivo in ambito rurale"	😊	😊
<b>PZA</b> <b>Unione dei Comuni della Bassa Romagna</b>			
Tavola 1BR "Pertinenze infrastrutturali"	SC 67 via Lunga, per tratto interessato, classificata come "corridoio infrastrutturale strada tipo Cb di progetto"	😊	😊
Tavola 2BR "Zonizzazione acustica comunale"	SC 67 interna a "classe IV - aree di progetto ad intensa attività umana", via Trupatello interna a "classe III - aree extraurbane-zone agricole" Area mangimificio interna a "classe IV - area ad intensa attività umana"	😊	😊

#### Gestione e tutela delle acque

<b>PTA</b>	Interna al bacino del Canale Destra Reno	😊	😊
<b>PSAI</b> <b>Reno, Idice-Savena, Sillaro e Santerno</b>			
Tavola C "Localizzazione delle situazioni a rischio elevato o molto elevato"	Esterna alle "aree ad alta probabilità di inondazione" relative al Torrente Santerno	😊	😊
<b>PdG Po 2021</b>	Interna al Distretto Idrografico del fiume Po, sottobacino 021B del Reno	😊	😊
<b>PGRA Po 2021-2027</b>			
Mappa della pericolosità	Elementi potenzialmente esposti: attività produttive e zone urbanizzate Interna a scenario di pericolosità di tipo P2 - M	😊	😊

Mappa del rischio	Interna a classe di rischio R3 - elevato Area mangimificio interna a classe di rischio R3 - elevato	😊	😊
-------------------	--	---	---

#### Gestione e tutela dell'aria

PAIR 2020	Comune di Bagnara di Romagna caratterizzato da aree con superamenti "hot spot" di PM <sub>10</sub> in alcune porzioni del territorio	😊	😊
PPRQA	Comune di Bagnara di Romagna ricadente in zona "A"	😊	😊

#### Gestione dei rifiuti

PRRB 2022-2027	Comune di Bagnara di Romagna ricadente in zona "pianura"	😊	😊
PPGR	Interna a "aree potenzialmente idonee"	😊	😊

#### Gestione e tutela della natura e del paesaggio

Rete Natura 2000	Esterna a siti tutelati; zona tutelata più prossima: - ZSC-ZPS IT4070027 - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio (oltre 5 km)	😊	😊
D.Lgs. 42/2004	Esterna ad aree tutelate dal D.Lgs. 42/2004 Elementi paesaggistici sottoposti a vincolo più prossimi: - Torrente Santerno (circa 1,5 km) - Canale dei Molini (circa 1 km)	😊	😊

Legenda della Compatibilità:	😊	Compatibile
	😐	Mediamente compatibile
	😞	Incompatibile

Tabella 5-1 - Sintesi di conformità del progetto rispetto agli strumenti pianificatori considerati.

## 6 Verifica del Sistema Ambientale

Nel presente capitolo viene **dapprima descritto** lo **stato di fatto** del **sistema ambientale** attraverso l'analisi delle componenti:

- inquinamento atmosferico;
- suolo, sottosuolo ed acque;
- approvvigionamento idrico, smaltimento e depurazione acque;
- rumore;

- rifiuti;
- mobilità e traffico;
- ecologia, natura e paesaggio;
- salute pubblica.

**Successivamente** vengono **valutate** le **potenziali interferenze** sulle componenti considerate, **derivanti** dalla **realizzazione** del **progetto** relativo alla **richiesta di variante al RUE**, indicando le eventuali misure di mitigazione e monitoraggio da adottare per evitare e/o ridurre tali interferenze. Nel caso dello “**scenario zero**”, **comunque non ritenuto** una “**ragionevole alternativa**” per quanto esposto al paragrafo 4, si ritiene **non possibile** l’**originarsi** delle **stesse**.

**Infine** verrà **analizzata** la **realizzabilità** della **richiesta oggetto di variante al RUE** rispetto:

- al carico urbanistico;
- alla fattibilità geologico-sismica.

## 6.1 Valutazione della compatibilità fra la richiesta di variante al RUE ed il Sistema Ambientale

Rispetto alle componenti caratterizzanti il sistema ambientale non sono emerse incongruenze fra le stesse e gli scenari considerati, sia nel caso dello Scenario Zero – in quanto tale coerenza si è ritenuta implicita –, che per lo Scenario di Progetto, così come indicato in Tabella 6-1.

COMPONENTE	NOTE (Riferite all’oggetto della variante)	VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITA' FRA LA RICHIESTA DI VARIANTE AL RUE E LA PIANIFICAZIONE DI RIFERIMENTO	
		Scenario Zero	Scenario di Progetto
Inquinamento atmosferico	Si ritiene che la realizzazione del progetto relativo alla richiesta di variante al RUE non andrà a modificare in maniera sostanziale i livelli di qualità dell’aria né a livello locale né tantomeno a scala provinciale.	😊	😊
Suolo, sottosuolo ed acque	È possibile escludere potenziali interferenze in merito alle componenti suolo e sottosuolo ed acque riconducibili alla realizzazione del progetto relativo alla richiesta di variante al RUE.	😊	😊
Approvvigionamento idrico, smaltimento e depurazione acque	Non si prevede alcun tipo d’impatto né sulle acque superficiali né su quelle sotterranee.	😊	😊
Rumore	Si può ritenere che le emissioni rumorose generate dalla riattivazione del mangimificio, resa	😊	😊

	territorialmente sostenibile anche grazie alla realizzazione del progetto relativo alla richiesta di variante al RUE, non contribuiscano in modo significativo al peggioramento del clima acustico dell'area in esame.		
<b>Rifiuti</b>	I rifiuti prodotti durante la fase di cantiere verranno opportunamente conferiti verso operazioni di smaltimento degli stessi.	😊	😊
<b>Mobilità e traffico</b>	La riqualificazione e l'allargamento dell'attuale sede stradale di parte di via Trupatello e della SC 67 via Lunga comporterà un miglioramento dell'attuale sicurezza della circolazione ed esclude l'originarsi di significative ripercussioni negative sulla rete infrastrutturale a servizio dell'area di studio.	😊	😊
<b>Popolazione e salute umana</b>	Si rimanda alle considerazioni già espresse riguardanti rispettivamente l'inquinamento atmosferico, il rumore e la mobilità e traffico, principali elementi di disturbo diretto alla popolazione e salute umana. Non si prevedono inoltre significative incidenze relativamente agli aspetti legati alle vibrazioni ed ai campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici, mentre rispetto alle radiazioni ottiche ed a quelle ionizzanti si segnala come il processo produttivo e le attività accessorie, per loro natura, non generano tali tipi di radiazioni.	😊	😊
<b>Ecologia, natura e paesaggio</b>	Si può ritenere come con la realizzazione del progetto relativo alla richiesta di variante al RUE non si andrà a modificare in maniera sostanziale la percezione visiva del paesaggio e del territorio circostante, lasciando pertanto immutato l'impatto sui caratteri paesaggistici tipici di queste zone ormai significativamente antropizzate.	😊	😊
<b>Carico urbanistico</b>	-	😊	😊
<b>Fattibilità geologico-sismica</b>	<i>"Dalle indagini svolte e da quanto emerso nell'analisi dei risultati, raccolti nella presente relazione tecnica, non si registrano, quindi, elementi ostativi, dal punto di vista geologico, idrogeologico e sismico, per la costruzione dell'opera in progetto."</i> L'area si può considerare stabile, da punto di vista dell'effetto di sito della liquefazione delle sabbie. Non sono attesi per il terremoto di progetto con tempo di ritorno di 475 anni, effetti condizionanti da liquefazione delle sabbie, per il progetto che si va a realizzare. Solo pochi sottilissimi e profondi straterelli centimetrici mostrano valori del rapporto di resistenza ciclica $CRR_{7,5}$ inferiori al rapporto di tensione ciclica $CSR_{7,5}$ indotta dal terremoto di progetto. L'eventuale ricorso a pali di fondazione, meglio ancora se prefabbricati e battuti, è dunque ammissibile per il terremoto di progetto con tempo di ritorno di 475 anni ed edificio in classe d'uso II.	😊	😊

Legenda della Compatibilità:		Compatibile
		Mediamente compatibile
		Incompatibile

Tabella 6-1 - Sintesi di conformità del progetto rispetto agli strumenti pianificatori considerati.

## 7 Descrizione delle misure di mitigazione e di monitoraggio

Nella

COMPONENTE	FONTI DI PRESSIONE VALUTATE	MISURE DI MITIGAZIONE E DI MONITORAGGIO PREVISTE
Inquinamento atmosferico	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emissioni diffuse da mezzi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durante la fase di cantiere i <b>mezzi di lavoro utilizzati</b> come escavatori, camion con cassoni ribaltabili, grader, macchine stabilizzatrici, fresatrici, vibrofinitrici e macchine per il tracciamento della segnaletica orizzontale, saranno <b>tenuti accesi</b> solo per il <b>tempo necessario</b>.</li> <li>Al fine di <b>limitare</b> l'eventuale <b>sollevamento</b> di <b>polveri</b> è inoltre prevista la <b>bagnatura</b> periodica delle <b>superfici di lavoro</b> nei periodi caldi e nei periodi ventosi.</li> <li>Nell'elaborato "A.r.8 Valutazione previsionale di impatto atmosferico e odorigeno e calcolo del bilancio emissivo", viene indicato come in <b>fase di cantiere "considerando le accortezze operative e gestionali volte a mitigare il rateo emissivo di polveri, le emissioni medie orarie di PM10 derivanti dalle attività di cantiere che sono state stimate risultano minori della soglia di accettabilità definita da ARPAT. Si può considerare in conclusione che le attività di cantiere, anche nelle loro fasi più impattanti, determineranno un rateo emissivo ritenuto sostenibile per l'ambiente circostante, determinando pertanto impatti sulla qualità dell'aria non significativi."</b></li> <li>L'ampliamento del <b>mangimificio esistente</b> e la sua <b>riattivazione</b>, resa territorialmente sostenibile anche grazie alla <b>realizzazione del progetto</b> relativo alla <b>richiesta di variante al RUE</b>, comporterà una <b>migliore gestione dei mezzi</b> da parte dell'Azienda.</li> <li>Nell'elaborato "A.r.8 Valutazione previsionale di impatto atmosferico e odorigeno e calcolo del bilancio emissivo", è stato <b>stimato il contributo emissivo sulla componente traffico dovuto alla riattivazione dello stabilimento produttivo</b>, ed osservato come <b>"i valori rilevati sono sempre molto inferiori ai limiti di legge"</b>. Oltre a ciò viene indicato come in <b>fase di esercizio: "Nel complesso, le analisi modellistiche fatte con le ipotesi adottate, confermano, quindi, che lo stabilimento oggetto del progetto, dal punto di vista odorigeno e di qualità dell'aria, risulta avere un impatto ambientale esiguo rispetto ai singoli recettori e al contesto circostante"</b>.</li> <li>Sempre nell'elaborato "A.r.8 Valutazione previsionale di impatto atmosferico e odorigeno e calcolo del bilancio emissivo", è stato stimato come <b>"mitigazioni e compensazioni riducono del 38,5 % delle emissioni di CO2"</b>. Tali misure comprendono in sintesi: l'installazione di impianti a <b>energia rinnovabile</b> di potenza pari a 1.229,02 kWp nell'ambito dello stabilimento in oggetto (e nell'area ad esso adiacente) e pari a 1,9 MWp presso l'allevamento di Mordano del Gruppo Eurovo, la fornitura-installazione-configurazione-messa in funzione di <b>batteria di accumulo</b> di energia nominale 10 kWh, energia utile 10 kWh con 10 anni di garanzia, la <b>piantumazione di alberature, cespugli e siepi</b> all'interno della corte del mangimificio, l'efficientamento della <b>flotta di trasporto pesante</b> delle materie prime e del prodotto finito.</li> </ul>
Suolo, sottosuolo ed acque	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incremento della superficie impermeabile.</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestione delle acque meteoriche.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'ampliamento e <b>riqualificazione</b> della <b>viabilità di accesso</b> – parte di <b>via Trupatello e parte della SC 67 via Lunga</b> – all'area dello <b>stabilimento</b>, comporta un <b>incremento della superficie impermeabile</b>.</li> <li>Verrà <b>modificato</b> l'incrocio a <b>raso</b> nell'intersezione fra la SC 67 e via Trupatello, <b>sostituito</b> da un <b>raccordo circolare</b>; tale modifica renderà necessario l'estensione del <b>tombinamento dello scola Condottiero di Bagnara</b> – mantenendo la sezione idraulica del canale –, dal tratto esistente su via Trupatello per circa 100 m in direzione del mangimificio.</li> <li>A completamento dell'opera è previsto il <b>completo rifacimento della rete di acque bianche a servizio della strada</b>, l'interramento della <b>linea TIM su via Trupatello</b> e lo <b>spostamento dell'attuale rete irrigua del Consorzio di Bonifica</b> per circa 450 m.</li> </ul>
<b>Approvvigionamento idrico, smaltimento e depurazione acque</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestione delle acque meteoriche.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'intervento relativo alla sede stradale <b>non è pertinente</b> rispetto alle <b>componenti approvvigionamento idrico e depurazione acque</b>.</li> <li>In merito alle <b>modalità di deflusso delle acque meteoriche</b>, come già detto, la <b>modifica dell'incrocio a raso</b> nell'intersezione fra la SC 67 e via Trupatello renderà necessario l'estensione del <b>tombinamento dello scola Condottiero di Bagnara</b> – mantenendo la sezione idraulica del canale –, dal tratto esistente su via Trupatello per circa 100 m in direzione del mangimificio.</li> <li>A completamento dell'opera è previsto il <b>completo rifacimento della rete di acque bianche a servizio della strada</b>, l'interramento della <b>linea TIM su via Trupatello</b> e lo <b>spostamento dell'attuale rete irrigua del Consorzio di Bonifica</b> per circa 450 m.</li> </ul>
<b>Rumore</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emissioni sonore da mezzi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Riclassificazione acustica</b> dell'area interessata dalla variante al RUE <b>limitatamente al tratto della SC 67 via Lunga interessato dall'attuazione delle opere</b>. L'area <b>oggetto di variante</b> al RUE presenta una <b>classificazione acustica coerente</b> con la <b>classificazione stradale</b> attribuita dal PSC. Nel dettaglio tale tratto, ad oggi classificato dal PSC come <b>strada extraurbana secondaria - Tipo C</b> con limiti afferenti la <b>classe IV di progetto</b>, verrà inserito in "<b>classe IV</b>"; nel medesimo tratto verrà altresì modificata la classificazione in "<b>strada di tipo Cb</b>". La via <b>Trupatello</b> invece, indicata dal PSC come <b>strada extraurbana locale - Tipo F</b>, rientra in <b>classe III</b> e tale classe verrà <b>mantenuta</b>.</li> <li>La fase di cantiere sarà svolta <b>esclusivamente in periodo diurno</b> – dalle ore 8 alle 19.30, con pausa dalle 12.30 alle 15 dal 1 giugno al 30 settembre e dalle ore 8 alle 18.30, con pausa dalle 12.30 alle 14 dal 1 ottobre al 31 maggio –, in modo da recare meno disturbo possibile alla vicinanza nei normali orari di riposo.</li> <li>La <b>fase di cantiere</b> verrà <b>suddivisa in due interventi</b>, il primo su via Trupatello e poi sulla SC 67 via Lunga, al fine di ridurre il disagio alla popolazione sia in termini di fruizione della viabilità – perché permetterà la percorribilità della strada, seppur ristretta, senza richiedere deviazioni –, sia in termini di disagi indotti (rumore, vibrazioni e sollevamento polveri), che verranno maggiormente diluiti, seppur in tempi comunque contenuti.</li> <li>Le <b>macchine operatrici</b>, dotate di sistemi silenziatori a norma di legge, saranno tenute <b>spente quando non operative</b>.</li> <li>Nell'elaborato "Valutazione previsionale di impatto acustico in fase di cantiere" viene indicato come in <b>fase di cantiere</b>, in <b>qualche scenario</b>, <b>potrà esserci il superamento dei limiti previsti</b>, ma <b>trattandosi di una situazione temporanea e necessaria</b> per realizzare le opere, sarà <b>possibile richiedere una deroga al rispetto del Regolamento Acustico Comunale</b>.</li> <li>Per contenere le <b>fonti di rumore</b> dovute al transito di mezzi pesanti è prevista la <b>riduzione della velocità dei mezzi in ingresso ed uscita</b> dallo stabilimento sulla viabilità comunale non oltre i 30 km/h.</li> <li>In <b>periodo notturno</b>, con diversi impianti fermi e <b>senza il transito di mezzi pesanti</b>, <b>livelli sonori</b> saranno <b>leggermente inferiori</b>.</li> <li>Assenza di <b>recettori sensibili</b> (scuole, ospedali, case di cura e di riposo, ecc.) nell'intorno dell'area di <b>studio</b>.</li> <li>Nell'elaborato "Relazione integrativa impatto acustico" viene indicato come: "<i>A seguito delle misure effettuate e delle successive elaborazioni, l'analisi dei dati relativi ai punti recettori ubicati perimetralmente il sito o posizionati in punti sensibili (case di</i></li> </ul>

		<p><i>abitazione) indica che i livelli acustici misurati sono inferiori ai valori limite assoluti di immissione stabiliti per le rispettive zone, e quindi si conclude che previsionalmente: l'opera rispetta sostanzialmente i limiti assoluti di legge vigenti in materia di inquinamento acustico; l'opera nel suo insieme risulta compatibile con il piano di classificazione acustica comunale."</i></p>
<b>Rifiuti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Produzione e gestione dei rifiuti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I <b>rifiuti prodotti</b> durante la <b>fase di cantiere</b> verranno opportunamente conferiti verso <b>operazioni di recupero o smaltimento</b> degli stessi.</li> <li>• L'intervento relativo alla sede stradale <b>non è pertinente</b> rispetto alla <b>produzione di rifiuti</b> durante la <b>fase di esercizio</b>.</li> </ul>
<b>Mobilità e traffico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Livello di traffico e ripercussioni sulla rete infrastrutturale pubblica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In <b>fase di cantiere</b> la <b>viabilità locale</b> sarà <b>interessata, esclusivamente in periodo diurno</b>, dal <b>conferimento dei materiali necessari</b> alle varie <b>lavorazioni</b> ed al <b>trasporto delle eccedenze e/o del materiale non idoneo</b> al riutilizzo in loco – derivante dagli <b>scavi</b> – presso appositi centri di raccolta; i <b>rifiuti generati</b> verranno conferiti presso discarica autorizzata.</li> <li>• In tale fase, di durata limitata nel tempo (stimata in 4 mesi), i <b>disagi</b> arrecati alla popolazione saranno <b>contenuti</b> in termini di rumore, vibrazioni e sollevamento di polveri, dal momento che verrà <b>suddivisa in due interventi</b>. Il primo riguarderà via Trupatello ed il secondo la SC 67 via Lunga, per una durata rispettivamente pari a circa 50 e 70 giorni lavorativi. L'attuale sedime stradale non permette di garantire, durante tali interventi, il doppio senso di circolazione, ma sarà possibile lasciare spazio solo al passaggio a doppio senso alternato ed, in alcune fasi del cantiere, probabilmente verrà consentito il passaggio solo ai residenti ed ai mezzi a servizio del mangimificio.</li> <li>• Il <b>traffico</b> dovuto all'esercizio dell'impianto sarà invece legato alla movimentazione dei mezzi di trasporto del personale, ai mezzi di trasporto delle aziende esterne di intervento e manutenzione ed ai mezzi di trasporto legati al processo produttivo vero e proprio (approvvigionamento delle materie prime e distribuzione del mangime); solo nell'ultimo caso trattasi di mezzi pesanti. I <b>flussi</b> dei mezzi contenenti le <b>materie prime in ingresso ed il mangime in uscita</b> saranno pertanto quelli di <b>maggior impatto</b>.</li> <li>• Per quanto riguarda le <b>mitigazioni</b> è prevista la <b>riduzione della velocità</b> dei <b>mezzi in ingresso ed uscita</b> e la <b>circolazione di tali mezzi solamente in periodo diurno</b>.</li> <li>• Nell'elaborato "A.r.1 Studio di Impatto Ambientale", viene effettuata un'analisi del <b>traffico stato attuale e stato di progetto</b>.</li> <li>• In fase di esercizio i <b>mezzi di trasporto utilizzeranno la viabilità autostradale (A14) riducendo al minimo i percorsi sulla restante viabilità</b> al solo fine di raggiungere il mangimificio dall'autostrada e viceversa. <b>Solo</b> l'approvvigionamento dell'allevamento di <b>galline ovaiole di Mordano (BO)</b> avverrà direttamente <b>attraverso viabilità provinciale e comunale</b> interessando anche il centro abitato di Bagnara di Romagna, <b>ma</b> in modo <b>limitato</b>, perché il <b>fabbisogno di mangime</b> di quell'allevamento corrisponde a <b>circa il 20 % delle consegne generate complessivamente dallo stabilimento alla massima capacità</b>. Il <b>casello di Imola</b> sulla strada europea E45 <b>non</b> sarà <b>interessato dal traffico generato dal mangimificio di Bagnara di Romagna</b>, mentre attualmente viene utilizzato perché gli approvvigionamenti di mangime degli allevamenti del Gruppo che si trovano in Emilia-Romagna avvengono, come detto, dai mangimifici veneti di Occhiobello e Pieve di Soligo</li> <li>• La <b>riqualificazione</b> e l'allargamento dell'attuale <b>sede stradale di parte di via Trupatello e della SC 67 via Lunga</b> comporterà un miglioramento dell'attuale sicurezza della circolazione.</li> </ul>
<b>Popolazione e salute pubblica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elementi di disturbo diretto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si rimanda alle considerazioni già espresse riguardanti rispettivamente l'inquinamento <b>atmosferico</b>, il <b>rumore</b> e la <b>mobilità e traffico</b>, <b>principali elementi di disturbo diretto</b> alla popolazione e salute umana.</li> <li>• <b>Non si prevedono significative incidenze</b> relativamente agli aspetti legati alle <b>vibrazioni</b> ed ai <b>campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici</b>, mentre rispetto alle <b>radiazioni ottiche</b> ed a quelle <b>ionizzanti</b> si segnala come il <b>processo produttivo e le attività accessorie</b>, per loro natura, <b>non generano</b> tali tipi di radiazioni.</li> </ul>

Ecologia, natura e paesaggio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impatto visivo.</li> <li>• Incidenze negative sulle peculiarità degli habitat presenti nei siti della Rete Natura 2000.</li> <li>• Vulnerabilità delle specie vegetali ed animali di interesse comunitario presenti nei siti della Rete Natura 2000.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'area oggetto di <b>variante</b> al RUE è inserita in un contesto caratterizzato da aspetti monotoni tipici di aree agricole a dominanza seminativa, <b>prive</b> quindi di pregio e di particolare <b>interesse paesistico-ambientale</b>.</li> <li>• Per il <b>tratto</b> della <b>viabilità</b> in <b>esame</b> indicato come "<b>elemento</b> dell'impianto storico della <b>centuriazione</b>", la <b>realizzazione</b> del <b>progetto</b> <b>riprende</b> l'orientamento degli <b>elementi lineari</b> della <b>centuriazione</b>, risultando pertanto <b>complessivamente coerente</b> con l'organizzazione <b>territoriale</b>; è infatti prevista una <b>traslazione</b> del <b>fosso stradale</b>, <b>mantenendone</b> la <b>medesima direzione</b> e <b>funzionalità</b> degli <b>assi attuali</b>. Parte di tale <b>fosso stradale</b> fra via Trupatello e la SC 67 via Lunga viene <b>mantenuto</b>, <b>ma tombinato</b>, per <b>consentire</b> l'allargamento dello <b>svincolo</b>; non vengono quindi soppressi i tracciati della viabilità, né eliminati i canali di scolo.</li> <li>• Il <b>consumo</b> di <b>suolo</b> sarà <b>limitato</b> all'ampliamento della <b>sede stradale</b> ed alle <b>altre opere connesse</b>, per circa 3.500 m2 (oltre all'ampliamento del perimetro di impianto di 8.045 m2 sul lato sud). Tale area da sottoporre ad esproprio è <b>attualmente coltivata</b> con <b>culture intensive</b> a <b>seminativo</b> di pianura, vigneto o frutteto; l'intervento non andrà a svalutare in qualche modo il patrimonio agroalimentare locale, il valore del suolo e la qualità delle produzioni.</li> <li>• In merito all'impatto <b>visivo</b>, a livello generale non vengono segnalate significative variazioni in quanto le <b>operazioni</b> di <b>riqualificazione</b> previste interesseranno la <b>sede stradale</b> che sarà sottoposta all'allargamento ed all'omogeneizzazione dell'attuale sede stradale, mediante realizzazione di una sovrastruttura caratterizzata da una <b>carreggiata</b> di <b>7 m</b> organizzata secondo <b>due corsie</b> di 3,50 m, banchine laterali di 0,50 m e cigli inerbiti di 0,50 m; la sede stradale raggiungerà complessivamente i 9 m di larghezza</li> <li>• <b>Non si prevedono variazioni sostanziali</b> né nelle <b>peculiarità</b> degli <b>habitat</b> presenti, né nella <b>fauna</b> e nella <b>flora</b> che la caratterizzano. I <b>lievi effetti</b> di disturbo sulla fauna locale che si possono verificare nell'esercizio dell'attività sono infatti <b>paragonabili</b> a quelli <b>generati</b> dall'attività svolta dalla <b>precedente gestione</b>.</li> <li>• L'area <b>dista</b> oltre <b>5 km</b> in direzione ovest dal sito <b>ZSC-ZPS IT4070027 - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio</b>. L'elevata <b>distanza</b>, nonché la presenza di <b>diversi elementi</b> di <b>discontinuità</b> e <b>barriere fisiche</b> di origine naturale ed antropica (in primis l'autostrada A14dir), permette di <b>escludere</b> come il <b>flusso</b> di <b>traffico generato</b> dall'attività <b>produttiva</b> prevista possa <b>produrre significative ripercussioni negative</b> sul sito <b>ZSC-ZPS IT4070027</b>.</li> </ul>
Carico urbanistico	-	-
Fattibilità geologico-sismica	-	-

Tabella 7-1 di **sintesi** seguente sono state riportate, per ogni componente analizzata nel capitolo 6, le **fonti di pressione individuate e valutate** e le **rispettive misure con funzione mitigativa e di monitoraggio** – già descritte all'interno delle singole componenti ambientali –, che verranno adottate con la realizzazione del progetto relativo alla richiesta di variante al RUE.

COMPONENTE	FONTI DI PRESSIONE VALUTATE	MISURE DI MITIGAZIONE E DI MONITORAGGIO PREVISTE
Inquinamento atmosferico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emissioni diffuse da mezzi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durante la fase di cantiere i <b>mezzi di lavoro utilizzati</b> come escavatori, camion con cassoni ribaltabili, grader, macchine stabilizzatrici, fresatrici, vibrofinitrici e macchine per il tracciamento della segnaletica orizzontale, saranno <b>tenuti accesi</b> solo per il <b>tempo necessario</b>.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Al fine di <b>limitare l'eventuale sollevamento di polveri</b> è inoltre prevista la <b>bagnatura</b> periodica delle <b>superfici di lavoro</b> nei periodi caldi e nei periodi ventosi.</li> <li>Nell'elaborato "A.r.8 Valutazione previsionale di impatto atmosferico e odorigeno e calcolo del bilancio emissivo", viene indicato come in <b>fase di cantiere "considerando le accortezze operative e gestionali volte a mitigare il rateo emissivo di polveri, le emissioni medie orarie di PM10 derivanti dalle attività di cantiere che sono state stimate risultano minori della soglia di accettabilità definita da ARPAT. Si può considerare in conclusione che le attività di cantiere, anche nelle loro fasi più impattanti, determineranno un rateo emissivo ritenuto sostenibile per l'ambiente circostante, determinando pertanto impatti sulla qualità dell'aria non significativi."</b></li> <li>L'<b>ampliamento del mangimificio esistente e la sua riattivazione</b>, resa territorialmente sostenibile anche grazie alla <b>realizzazione del progetto</b> relativo alla <b>richiesta di variante al RUE</b>, comporterà una <b>migliore gestione dei mezzi</b> da parte dell'Azienda.</li> <li>Nell'elaborato "A.r.8 Valutazione previsionale di impatto atmosferico e odorigeno e calcolo del bilancio emissivo", è stato <b>stimato il contributo emissivo sulla componente traffico dovuto alla riattivazione dello stabilimento produttivo</b>, ed osservato come <b>"i valori rilevati sono sempre molto inferiori ai limiti di legge"</b>. Oltre a ciò viene indicato come in <b>fase di esercizio: "Nel complesso, le analisi modellistiche fatte con le ipotesi adottate, confermano, quindi, che lo stabilimento oggetto del progetto, dal punto di vista odorigeno e di qualità dell'aria, risulta avere un impatto ambientale esiguo rispetto ai singoli recettori e al contesto circostante"</b>.</li> <li>Sempre nell'elaborato "A.r.8 Valutazione previsionale di impatto atmosferico e odorigeno e calcolo del bilancio emissivo", è stato stimato come <b>"mitigazioni e compensazioni riducono del 38,5 % delle emissioni di CO<sub>2</sub>"</b>. Tali misure comprendono in sintesi: l'installazione di <b>impianti a energia rinnovabile</b> di potenza pari a 1.229,02 kWp nell'ambito dello stabilimento in oggetto (e nell'area ad esso adiacente) e pari a 1,9 MWp presso l'allevamento di Mordano del Gruppo Eurovo, la fornitura-installazione-configurazione-messa in funzione di <b>batteria di accumulo</b> di energia nominale 10 kWh, energia utile 10 kWh con 10 anni di garanzia, la <b>piantumazione di alberature, cespugli e siepi</b> all'interno della corte del mangimificio, l'<b>efficientamento della flotta di trasporto pesante</b> delle materie prime e del prodotto finito.</li> </ul>
<b>Suolo, sottosuolo ed acque</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incremento della superficie impermeabile.</li> <li>Gestione delle acque meteoriche.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'<b>ampliamento e riqualificazione della viabilità di accesso – parte di via Trupatello e parte della SC 67 via Lunga – all'area dello stabilimento</b>, comporta un <b>incremento della superficie impermeabile</b>.</li> <li>Verrà <b>modificato l'incrocio a raso</b> nell'intersezione fra la SC 67 e via Trupatello, <b>sostituito da un raccordo circolare</b>; tale modifica renderà necessario l'estensione del <b>tombinamento dello scolo Condottiero di Bagnara</b> – mantenendo la sezione idraulica del canale –, dal tratto esistente su via Trupatello per circa 100 m in direzione del mangimificio.</li> <li>A completamento dell'opera è previsto il <b>completo rifacimento della rete di acque bianche a servizio della strada, l'interramento della linea TIM su via Trupatello e lo spostamento dell'attuale rete irrigua del Consorzio di Bonifica</b> per circa 450 m.</li> </ul>
<b>Approvvigionamento idrico, smaltimento e depurazione acque</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestione delle acque meteoriche.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'intervento relativo alla sede stradale <b>non è pertinente</b> rispetto alle <b>componenti approvvigionamento idrico e depurazione acque</b>.</li> <li>In merito alle <b>modalità di deflusso delle acque meteoriche</b>, come già detto, la <b>modifica dell'incrocio a raso</b> nell'intersezione fra la SC 67 e via Trupatello renderà necessario l'estensione del <b>tombinamento dello scolo Condottiero di Bagnara</b> – mantenendo la sezione idraulica del canale –, dal tratto esistente su via Trupatello per circa 100 m in direzione del mangimificio.</li> <li>A completamento dell'opera è previsto il <b>completo rifacimento della rete di acque bianche a servizio della strada, l'interramento della linea TIM su via Trupatello e lo spostamento dell'attuale rete irrigua del Consorzio di Bonifica</b> per circa 450 m.</li> </ul>
<b>Rumore</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emissioni sonore da mezzi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Riclassificazione acustica</b> dell'area interessata dalla variante al RUE <b>limitatamente al tratto della SC 67 via Lunga interessato dall'attuazione delle opere</b>. L'area oggetto di variante al RUE presenta una <b>classificazione acustica coerente con la classificazione</b></li> </ul>

		<p><b>stradale</b> attribuita dal PSC. Nel dettaglio tale tratto, ad oggi classificato dal PSC come <b>strada extraurbana secondaria - Tipo C</b> con limiti afferenti la <b>classe IV di progetto</b>, verrà inserito in “<b>classe IV</b>”; nel medesimo tratto verrà altresì modificata la classificazione in “<b>strada di tipo Cb</b>”. La via <b>Trupatello</b> invece, indicata dal PSC come <b>strada extraurbana locale - Tipo F</b>, rientra in <b>classe III</b> e tale classe verrà <b>mantenuta</b>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La fase di cantiere sarà svolta <b>esclusivamente in periodo diurno</b> – dalle ore 8 alle 19.30, con pausa dalle 12.30 alle 15 dal 1 giugno al 30 settembre e dalle ore 8 alle 18.30, con pausa dalle 12.30 alle 14 dal 1 ottobre al 31 maggio –, in modo da recare meno disturbo possibile alla vicinanza nei normali orari di riposo.</li> <li>La <b>fase di cantiere</b> verrà <b>suddivisa in due interventi</b>, il primo su via Trupatello e poi sulla SC 67 via Lunga, al fine di ridurre il disagio alla popolazione sia in termini di fruizione della viabilità – perché permetterà la percorribilità della strada, seppur ristretta, senza richiedere deviazioni –, sia in termini di disagi indotti (rumore, vibrazioni e sollevamento polveri), che verranno maggiormente diluiti, seppur in tempi comunque contenuti.</li> <li>Le <b>macchine operatrici</b>, dotate di sistemi silenziatori a norma di legge, saranno tenute <b>spente quando non operative</b>.</li> <li>Nell’elaborato “Valutazione previsionale di impatto acustico in fase di cantiere” viene indicato come in <b>fase di cantiere</b>, in <b>qualche scenario</b>, <b>potrà esserci il superamento dei limiti previsti</b>, ma <b>trattandosi di una situazione temporanea e necessaria</b> per realizzare le opere, sarà <b>possibile richiedere una deroga al rispetto del Regolamento Acustico Comunale</b>.</li> <li>Per contenere le <b>fonti di rumore</b> dovute al transito di mezzi pesanti è prevista la <b>riduzione della velocità dei mezzi in ingresso ed uscita</b> dallo stabilimento sulla viabilità comunale non oltre i 30 km/h.</li> <li>In <b>periodo notturno</b>, con diversi impianti fermi e <b>senza il transito di mezzi pesanti</b>, <b>livelli sonori</b> saranno <b>leggermente inferiori</b>.</li> <li>Assenza di <b>recettori sensibili</b> (scuole, ospedali, case di cura e di riposo, ecc.) nell’<b>intorno dell’area di studio</b>.</li> <li>Nell’elaborato “Relazione integrativa impatto acustico” viene indicato come: “<i>A seguito delle misure effettuate e delle successive elaborazioni, l’analisi dei dati relativi ai punti recettori ubicati perimetralmente il sito o posizionati in punti sensibili (case di abitazione) indica che i livelli acustici misurati sono inferiori ai valori limite assoluti di immissione stabiliti per le rispettive zone, e quindi si conclude che preventivamente: l’opera rispetta sostanzialmente i limiti assoluti di legge vigenti in materia di inquinamento acustico; l’opera nel suo insieme risulta compatibile con il piano di classificazione acustica comunale.</i>”.</li> </ul>
<b>Rifiuti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Produzione e gestione dei rifiuti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I <b>rifiuti prodotti</b> durante la <b>fase di cantiere</b> verranno opportunamente conferiti verso <b>operazioni di recupero o smaltimento</b> degli stessi.</li> <li>L’intervento relativo alla sede stradale <b>non è pertinente</b> rispetto alla <b>produzione di rifiuti</b> durante la <b>fase di esercizio</b>.</li> </ul>
<b>Mobilità e traffico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Livello di traffico e ripercussioni sulla rete infrastrutturale pubblica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In <b>fase di cantiere</b> la <b>viabilità locale</b> sarà <b>interessata, esclusivamente in periodo diurno</b>, dal <b>conferimento dei materiali necessari</b> alle varie <b>lavorazioni</b> ed al <b>trasporto delle eccedenze e/o del materiale non idoneo</b> al riutilizzo in loco – derivante dagli <b>scavi</b> – presso appositi centri di raccolta; i <b>rifiuti generati</b> verranno conferiti presso discarica autorizzata.</li> <li>In tale fase, di durata limitata nel tempo (stimata in 4 mesi), i <b>disagi</b> arrecati alla popolazione saranno <b>contenuti</b> in termini di rumore, vibrazioni e sollevamento di polveri, dal momento che verrà <b>suddivisa in due interventi</b>. Il primo riguarderà via Trupatello ed il secondo la SC 67 via Lunga, per una durata rispettivamente pari a circa 50 e 70 giorni lavorativi. L’attuale sedime stradale non permette di garantire, durante tali interventi, il doppio senso di circolazione, ma sarà possibile lasciare spazio solo al passaggio a doppio senso alternato ed, in alcune fasi del cantiere, probabilmente verrà consentito il passaggio solo ai residenti ed ai mezzi a servizio del mangimificio.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il <b>traffico</b> dovuto all'<b>esercizio</b> dell'<b>impianto</b> sarà invece legato alla movimentazione dei mezzi di trasporto del personale, ai mezzi di trasporto delle aziende esterne di intervento e manutenzione ed ai mezzi di trasporto legati al processo produttivo vero e proprio (approvvigionamento delle materie prime e distribuzione del mangime); solo nell'ultimo caso trattasi di mezzi pesanti. I <b>flussi</b> dei mezzi contenenti le <b>materie prime</b> in <b>ingresso</b> ed il <b>mangime</b> in <b>uscita</b> saranno pertanto quelli di <b>maggior impatto</b>.</li> <li>• Per quanto riguarda le <b>mitigazioni</b> è prevista la <b>riduzione</b> della <b>velocità</b> dei <b>mezzi</b> in <b>ingresso</b> ed <b>uscita</b> e la <b>circolazione</b> di <b>tali mezzi</b> <b>solamente</b> in <b>periodo diurno</b>.</li> <li>• Nell'elaborato "A.r.1 Studio di Impatto Ambientale", viene effettuata un'analisi del <b>traffico stato attuale</b> e <b>stato di progetto</b>.</li> <li>• In fase di esercizio i <b>mezzi di trasporto</b> <b>utilizzeranno</b> la <b>viabilità autostradale</b> (A14) <b>riducendo</b> al <b>minimo</b> i <b>percorsi</b> sulla <b>restante viabilità</b> al solo fine di raggiungere il mangimificio dall'autostrada e viceversa. <b>Solo l'approvvigionamento</b> dell'<b>allevamento</b> di <b>galline ovaiole</b> di <b>Mordano</b> (BO) avverrà direttamente <b>attraverso viabilità provinciale e comunale</b> interessando anche il centro abitato di Bagnara di Romagna, <b>ma</b> in modo <b>limitato</b>, perché il <b>fabbisogno</b> di <b>mangime</b> di quell'allevamento corrisponde a <b>circa il 20 %</b> delle <b>consegne generate</b> complessivamente dallo <b>stabilimento</b> alla <b>massima capacità</b>. Il <b>casello</b> di <b>Imola</b> sulla strada europea E45 <b>non</b> sarà <b>interessato</b> dal <b>traffico generato</b> dal <b>mangimificio</b> di <b>Bagnara di Romagna</b>, mentre attualmente viene utilizzato perché gli approvvigionamenti di mangime degli allevamenti del Gruppo che si trovano in Emilia-Romagna avvengono, come detto, dai mangimifici veneti di Occhiobello e Pieve di Soligo</li> <li>• La <b>riqualificazione</b> e l'<b>allargamento</b> dell'attuale <b>sede stradale</b> di <b>parte di via Trupatello</b> e della <b>SC 67 via Lunga</b> comporterà un miglioramento dell'attuale sicurezza della circolazione.</li> </ul>
<b>Popolazione e salute pubblica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elementi di disturbo diretto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si rimanda alle considerazioni già espresse riguardanti rispettivamente l'<b>inquinamento atmosferico</b>, il <b>rumore</b> e la <b>mobilità e traffico</b>, <b>principali elementi di disturbo diretto</b> alla popolazione e salute umana.</li> <li>• <b>Non si prevedono significative incidenze</b> relativamente agli aspetti legati alle <b>vibrazioni</b> ed ai <b>campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici</b>, mentre rispetto alle <b>radiazioni ottiche</b> ed a quelle <b>ionizzanti</b> si segnala come il <b>processo produttivo e le attività accessorie</b>, per loro natura, <b>non generano</b> tali tipi di radiazioni.</li> </ul>
<b>Ecologia, natura e paesaggio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impatto visivo.</li> <li>• Incidenze negative sulle peculiarità degli habitat presenti nei siti della Rete Natura 2000.</li> <li>• Vulnerabilità delle specie vegetali ed animali di interesse comunitario presenti nei siti della Rete Natura 2000.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'<b>area</b> oggetto di <b>variante</b> al RUE è inserita in un contesto caratterizzato da aspetti monotoni tipici di aree agricole a dominanza seminativa, <b>prive</b> quindi di pregio e di particolare <b>interesse paesistico-ambientale</b>.</li> <li>• Per il <b>tratto</b> della <b>viabilità</b> in <b>esame</b> indicato come "<b>elemento dell'impianto storico della centuriazione</b>", la <b>realizzazione</b> del <b>progetto riprende l'orientamento</b> degli <b>elementi lineari</b> della <b>centuriazione</b>, risultando pertanto <b>complessivamente coerente</b> con l'<b>organizzazione territoriale</b>; è infatti prevista una <b>traslazione</b> del <b>fosso stradale</b>, <b>mantenendone</b> la <b>medesima direzione</b> e <b>funzionalità</b> degli <b>assi attuali</b>. <b>Parte</b> di tale <b>fosso stradale</b> fra via Trupatello e la SC 67 via Lunga viene <b>mantenuto, ma tominato</b>, per <b>consentire l'allargamento</b> dello <b>svincolo</b>; non vengono quindi soppressi i tracciati della viabilità, né eliminati i canali di scolo.</li> <li>• Il <b>consumo di suolo</b> sarà <b>limitato</b> all'<b>ampliamento</b> della <b>sede stradale</b> ed alle <b>altre opere connesse</b>, per circa 3.500 m<sup>2</sup> (oltre all'ampliamento del perimetro di impianto di 8.045 m<sup>2</sup> sul lato sud). Tale area da sottoporre ad esproprio è <b>attualmente coltivata</b> con <b>culture intensive</b> a <b>seminativo</b> di pianura, vigneto o frutteto; l'intervento non andrà a svalutare in qualche modo il patrimonio agroalimentare locale, il valore del suolo e la qualità delle produzioni.</li> <li>• In merito all'<b>impatto visivo</b>, a livello generale non vengono segnalate significative variazioni in quanto le <b>operazioni di riqualificazione</b> previste interesseranno la <b>sede stradale</b> che sarà sottoposta all'allargamento ed all'omogeneizzazione dell'attuale sede stradale, mediante realizzazione di una sovrastruttura caratterizzata da una <b>carreggiata di 7 m</b> organizzata secondo <b>due corsie</b> di 3,50 m, banchine laterali di 0,50 m e cigli inerbati di 0,50 m; la sede stradale raggiungerà complessivamente i 9 m di larghezza</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Non si prevedono variazioni sostanziali né nelle peculiarità degli habitat presenti, né nella fauna e nella flora che la caratterizzano. I lievi effetti di disturbo sulla fauna locale che si possono verificare nell'esercizio dell'attività sono infatti paragonabili a quelli generati dall'attività svolta dalla precedente gestione.</b></li> <li>• <b>L'area dista oltre 5 km in direzione ovest dal sito ZSC-ZPS IT4070027 - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio. L'elevata distanza, nonché la presenza di diversi elementi di discontinuità e barriere fisiche di origine naturale ed antropica (in primis l'autostrada A14dir), permette di escludere come il flusso di traffico generato dall'attività produttiva prevista possa produrre significative ripercussioni negative sul sito ZSC-ZPS IT4070027.</b></li> </ul>
Carico urbanistico	-	-
Fattibilità geologico-sismica	-	-

Tabella 7-1 - Sintesi delle fonti di pressione individuate e valutate per ogni componente analizzata nel capitolo 6, e delle rispettive misure con funzione mitigativa e di monitoraggio che verranno adottate con la realizzazione del progetto relativo alla richiesta di variante al RUE.

## 8 Conclusioni

La **Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale ValSAT** è stata redatta a seguito della **richiesta di integrazioni** effettuata dall'ARPAE SAC di Ravenna (SINADOC n. 20676/2021 del 27/09/2021) inerente l'oggetto: **"PROCEDIMENTO UNICO DI VIA PER IL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR), COMPRENSIVO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA), AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE (AIA) AI SENSI DEL D.LGS. N. 152/2006, DELLA L.R. N. 4/2018 E DELLA L.R. N. 21/2004 RELATIVO AL PROGETTO "PROGETTO PER AMMODERNAMENTO E MIGLIORAMENTO SISTEMAZIONE DELL'IMMOBILE ADIBITO A MANGIMIFICIO SITO IN COMUNE DI BAGNARA DI ROMAGNA (RA) PRESENTATO DA EUROVO SRL" - PROPOSTO DA EUROVO SRL (FASC. RER N.1317/26/2021).**

In riferimento al progetto in esame, che prevede il **riammodernamento** e la migliore sistemazione di un **mangimificio** per la produzione di mangime per la zootecnia in comune di **Bagnara di Romagna (RA)**, ed un intervento di **adeguamento** della **viabilità di accesso** allo **stabilimento**, sono state realizzate **due** distinte **relazioni di ValSAT**, ognuna incentrata su un intervento specifico.

Con la **successiva richiesta di integrazioni** effettuata dall'ARPAE SAC di Ravenna (SINADOC n. 20676/2021 del 20/01/2022 - PG/2022/9282 del 21/01/2022), **nonché a seguito della Conferenza dei Servizi** del 06/10/2022 – ed il successivo **invio volontario di integrazioni** –, **considerata l'entità delle stesse**, si è reso necessario **aggiornare** anche le **due relazioni di ValSAT presentate**, e le **relative relazioni di sintesi non tecnica**, al fine di **uniformare** tutti i **contenuti progettuali degli interventi** che si **intendono realizzare**. La

presente relazione di sintesi non tecnica di ValSAT aggiornata Rev. 2 è relativa all'intervento di **ampliamento e riqualificazione** della **viabilità di accesso** – parte di **via Trupatello** e parte della **SC 67 via Lunga** – all'area dello **stabilimento** (identificata nel presente documento come variante n. 2).

La scelta di **acquisire lo stabilimento produttivo** in oggetto, la cui attività è stata sospesa nel 2012, è dovuta al fatto che il **Gruppo controlla** in Emilia-Romagna **quasi 30 allevamenti** che abbisognano di mangime, e **prevede** che ci saranno **maggiori fabbisogni** in futuro in **conseguenza** di un ulteriore **sviluppo** dell'**attività di allevamento**. Oltre a ciò, **pur essendo al momento autosufficiente** nella produzione di mangimi per gli allevamenti nazionali – attraverso i mangimifici di Pieve di Soligo (TV), Occhiobello (RO), Pescantina (VR) e Petritoli (FM) –, l'**approvvigionamento** delle **materie prime** e la **successiva distribuzione** dei **mangimi** negli allevamenti **situati in Emilia-Romagna comporta importanti costi di trasporto** oltre ad una **gestione dei mezzi** che può essere **sensibilmente migliorata**.

Tali allevamenti utilizzano infatti mangimi prodotti dagli impianti situati in Veneto, mentre quello di Bagnara di Romagna si troverebbe in **posizione baricentrica**. L'allevamento di galline ovaiole di Mordano (BO) per esempio viene oggi rifornito dal mangimificio di Occhiobello (RO), comportando una percorrenza su strada di mezzi pesanti di quasi 200 km (andata e ritorno); se il mangime fosse distribuito dall'impianto di Bagnara di Romagna la percorrenza dei mezzi si ridurrebbe a 10 km (andata e ritorno).

Con il **significativo investimento** che l'Azienda ha intrapreso con il **progetto in esame** tale **impianto** diventerà uno dei **più importanti del Gruppo**; la scelta di **predisporre due** distinte **linee di produzione**, una dedicata al mangime **convenzionale** ed una dedicata a quello **biologico**, comporterà infatti un **ulteriore miglioramento** nella **gestione del processo produttivo ed aziendale**. Il mangimificio di Pieve di Soligo (TV) per esempio, che al momento rifornisce gli allevamenti biologici del Gruppo compresi quelli presenti in Emilia-Romagna, possiede un'unica linea ed ogni volta che avviene il cambio di produzione da convenzionale a biologico è necessaria una "pulizia" iniziale della stessa prima di passare alla produzione biologica; ciò comporta maggiori costi per l'Azienda rispetto ad una **linea completamente dedicata al biologico**, necessaria a **garantire la qualità e la classificazione del prodotto**.

L'**area oggetto** della presente **variante** al RUE corrisponde ad una **parte di via Trupatello** ed ad una **parte della SC 67 via Lunga** che verranno **interessate** dall'intervento di **ampliamento e riqualificazione sede stradale**. Tale area, per alcune parti della quale si rende necessario l'esproprio, è censita nel catasto comunale nel Foglio di mappa n. 5, Mappali nn. 2, 24, 55, 113, 149, 151, 167, 187, 203, 205, 228, 229 sub 6 (parte dell'ex 229 sub 5), 268 sub 1 (parte dell'ex 229 sub 5), e nel Foglio di mappa n. 7, Mappali nn. 496 sub 2, 897, 898 sub 4

L'intero tratto interessato sarà sottoposto all'allargamento ed all'omogeneizzazione dell'attuale sede stradale, mediante realizzazione di una sovrastruttura caratterizzata da una **carreggiata di 7 m** organizzata secondo **due corsie** di 3,50 m, banchine laterali di 0,50 m e cigli inerbiti di 0,50 m; la sede stradale raggiungerà complessivamente i 9 m di larghezza.

Verrà altresì **modificato l'incrocio a raso** nell'intersezione fra la SC 67 e via Trupatello, **sostituito** da un **raccordo circolare**; ciò renderà necessario l'estensione del tombinamento del canale del Consorzio di Bonifica, dal tratto esistente su via Trupatello per circa 100 m in direzione del mangimificio. A completamento dell'opera è inoltre previsto il **completo rifacimento** della **rete di acque bianche a servizio della strada**, l'**interramento** della **linea TIM** su **via Trupatello** e lo **spostamento** dell'**attuale rete irrigua del Consorzio di Bonifica** per circa 450 m, nonché lo **spostamento di un palo Enel** interferente con il nuovo incrocio.

Dalla **verifica della Pianificazione di Riferimento** non sono emerse incongruenze fra gli **atti di pianificazione e programmazione** territoriale e settoriale **vigenti** esaminati e gli **scenari considerati**, sia nel caso dello "**scenario zero**" – **comunque non ritenuto** una "**ragionevole alternativa**" –, che per la **proposta di variante** identificata come "**scenario di progetto**".

Anche dalla **verifica del Sistema Ambientale** non sono emerse **significative interferenze** fra le componenti analizzate caratterizzanti lo **stato di fatto** del **sistema ambientale** e gli **scenari considerati**, sia nel caso dello "**scenario zero**" – **comunque non ritenuto** una "**ragionevole alternativa**" – in quanto si è ritenuta **non possibile l'originarsi delle stesse**, che per la **proposta di variante** identificata come "**scenario di progetto**".

Oltre a ciò, relativamente alle eventuali fonti di pressione individuate e valutate per ogni componente, sono state **definite** le rispettive **misure** con **funzione mitigativa** e di **monitoraggio**, che verranno **adottate** con la **realizzazione del progetto** relativo alla **richiesta di variante al RUE**.

**Ritenendo tali misure adeguate**, in virtù di quanto appena esposto è possibile affermare che l'effetto sul territorio del progetto risulti trascurabile, in quanto non comporterà **significative incidenze negative** sulle componenti analizzate rispetto al contesto attuale; si ritiene pertanto tale progetto sostenibile dal punto di vista sia ambientale che territoriale.