

**COMUNE DI FAENZA**

**Provincia di Ravenna**

---

**PIANO PARTICOLAREGGIATO RELATIVO ALLA SCHEDA DI PRG N. 146**

**“AREA DEL CASELLO AUTOSTRADALE” COMPARTO C E COMPLETAMENTO DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA DI CUI  
AL PROGETTO UNITARIO P.D.C. 170/2006 IN OTTEMPERANZA ALLA CONVENZIONE REP. N. 133944/11587**

---

**Rapporto di ValSAT**

**Sintesi non tecnica**

(aggiornato in recepimento del CONTRIBUTO ISTRUTTORIO  
della Provincia di Ravenna del 25/01/2021, indirizzato all’Unione della Romagna Faentina  
e del parere ARPAE PG 4089 del 13.01.2021))

redazione dello studio a cura di:

Ing. Franca Conti



Studio di Ingegneria Ambientale Ing. Franca Conti  
Via Massimo Gorki 11 – 40128 - Bologna  
Tel./ Fax 051 / 32.71.51 Cell. 338/82.65.890

## SOMMARIO

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>PREMESSA .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE.....</b>                                    | <b>4</b>  |
| <b>3</b> | <b>ANALISI DI COERENZA ESTERNA – VERIFICA DI CONFORMITA’ A VINCOLI E PRESCRIZIONI .....</b> | <b>11</b> |
| <b>4</b> | <b>SINTESI DEI PRINCIPALI IMPATTI AMBIENTALI RILEVATI .....</b>                             | <b>14</b> |
| 4.1      | SISTEMA DELLA MOBILITÀ .....  | 14        |
| 4.2      | INQUINAMENTO ACUSTICO .....   | 15        |
| 4.3      | ACQUE SUPERFICIALI .....  | 16        |
| 4.4      | SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE SOTTERRANEE .....   | 17        |
| 4.5      | VERDE .....   | 18        |
| 4.6      | ENERGIA .....   | 18        |
| 4.7      | ELETTROMAGNETISMO .....   | 19        |
| <b>5</b> | <b>PROPOSTE PER I MONITORAGGI .....</b>   | <b>20</b> |

## 1 PREMESSA

La presente relazione costituisce la **Sintesi non tecnica**, così come definita dal D. Lgs. 152/2006 e smi (articolo 13, comma 5) e richiesta nella DGR 2170/2015, del “Documento di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValsAT)”, relativo al **Piano Particolareggiato di iniziativa privata (a fini direzionali) relativo alla scheda di PRG n. 146 “Area del Casello Autostradale” comparto C e completamento delle opere di urbanizzazione primaria di cui al Progetto Unitario P.d.C. 170/2006 in ottemperanza alla Convenzione Rep. n. 133944/11587 del 19/10/2006 trascritta il 25/10/2006.**

La normativa nazionale in materia ambientale, con il DLgs 152/06 “Norme in materia ambientale” e smi, ha recepito la Direttiva europea 2001/42/CE “Concernete la Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente”, prevedendo due forme di valutazione dei Piani: la Valutazione Ambientale strategica (VAS) e la Verifica di assoggettabilità a VAS. I due diversi tipi di valutazione si applicano a seconda del grado di rilevanza di detti piani o programmi, con la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione, assicurando che essi siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

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

Elemento fondamentale dunque del processo di valutazione è il documento di Valsat.

Come anticipato, il presente documento è riferito al **Piano Particolareggiato di iniziativa privata - relativo alla scheda di PRG n. 146 “Area del casello autostradale, comparto C**, in comune di Faenza.

Il documento di Valsat è stato redatto in ottemperanza ai disposti dalla LR 20/00 e smi e dalla Circolare Regionale PG/2010/23900 del 1.02.2010 ed è stato strutturato come di seguito indicato:

- descrizione del Piano: dove viene fornita una descrizione del PP in esame, in riferimento agli aspetti progettuali e ambientali, ed i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull’ambiente;
- analisi di coerenza esterna: contenente la verifica di conformità del PP proposto rispetto alla pianificazione regionale, provinciale e comunale vigente;
- sintesi dei prevedibili effetti ambientali conseguenti all’attuazione delle previsioni di Piano e individuazione delle misure idonee per impedire, mitigare o compensare gli eventuali effetti negativi;
- sintesi delle eventuali mitigazioni e compensazioni previste;
- eventuale proposta di monitoraggio del Piano.

## 2 DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE

Il Piano Particolareggiato di iniziativa privata è relativo alla trasformazione urbanistica a carattere direzionale dell'area individuata dal RUE vigente in "Ambiti sottoposti a POC" regolati dall'Art. 32.5 delle NdA che ne prevede la trasformazione, nel caso specifico, attraverso la disciplina del PRG96. Per tale area il PRG96 ha individuato la scheda 146 "Area del Casello Autostradale", sub comparto C.

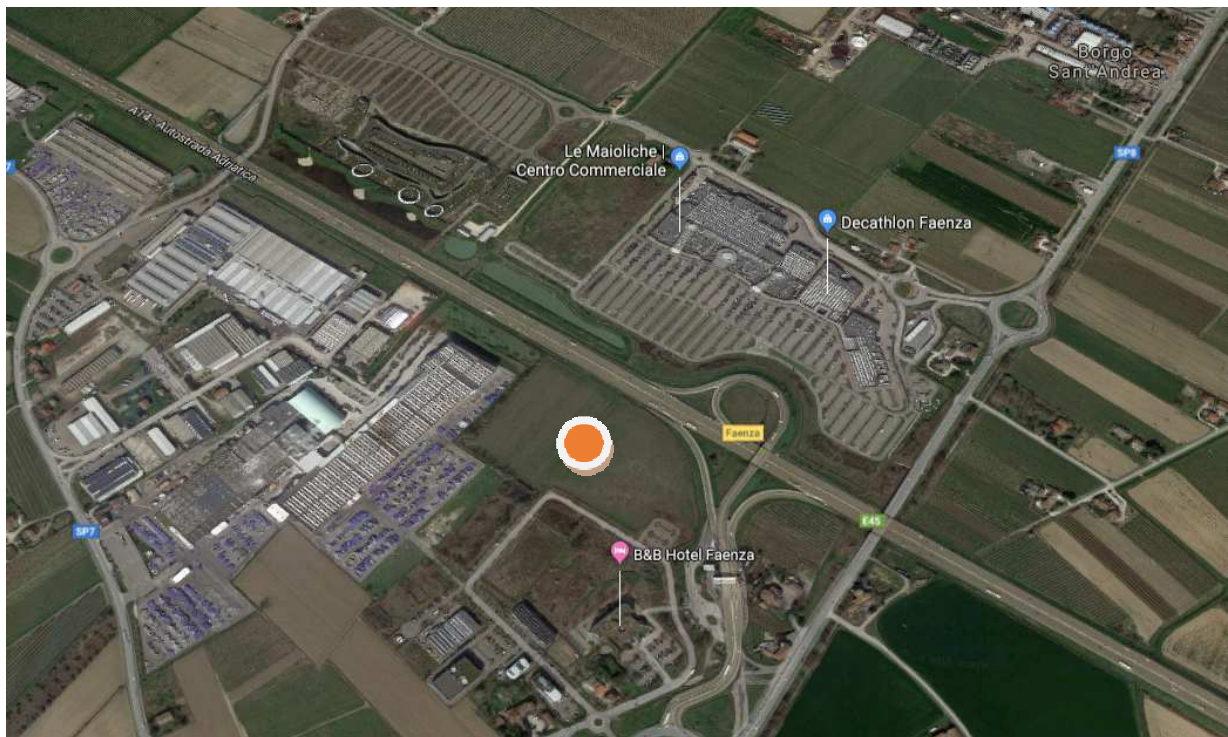
L'area da trasformare è ubicata a Faenza in via Giovanni Falcone.

E' di proprietà della Società "PES REAL ESTATE Srl", e catastalmente censita al N.C.T. Foglio 63 Mappali 284 – 285 e Foglio 64 Mappale 230 della superficie catastale pari a mq. 55.516,00 e superficie reale pari a mq. 55.781,00 che corrisponde al perimetro del comparto C individuato dalla scheda di PRG146 "Area del Casello Autostradale".

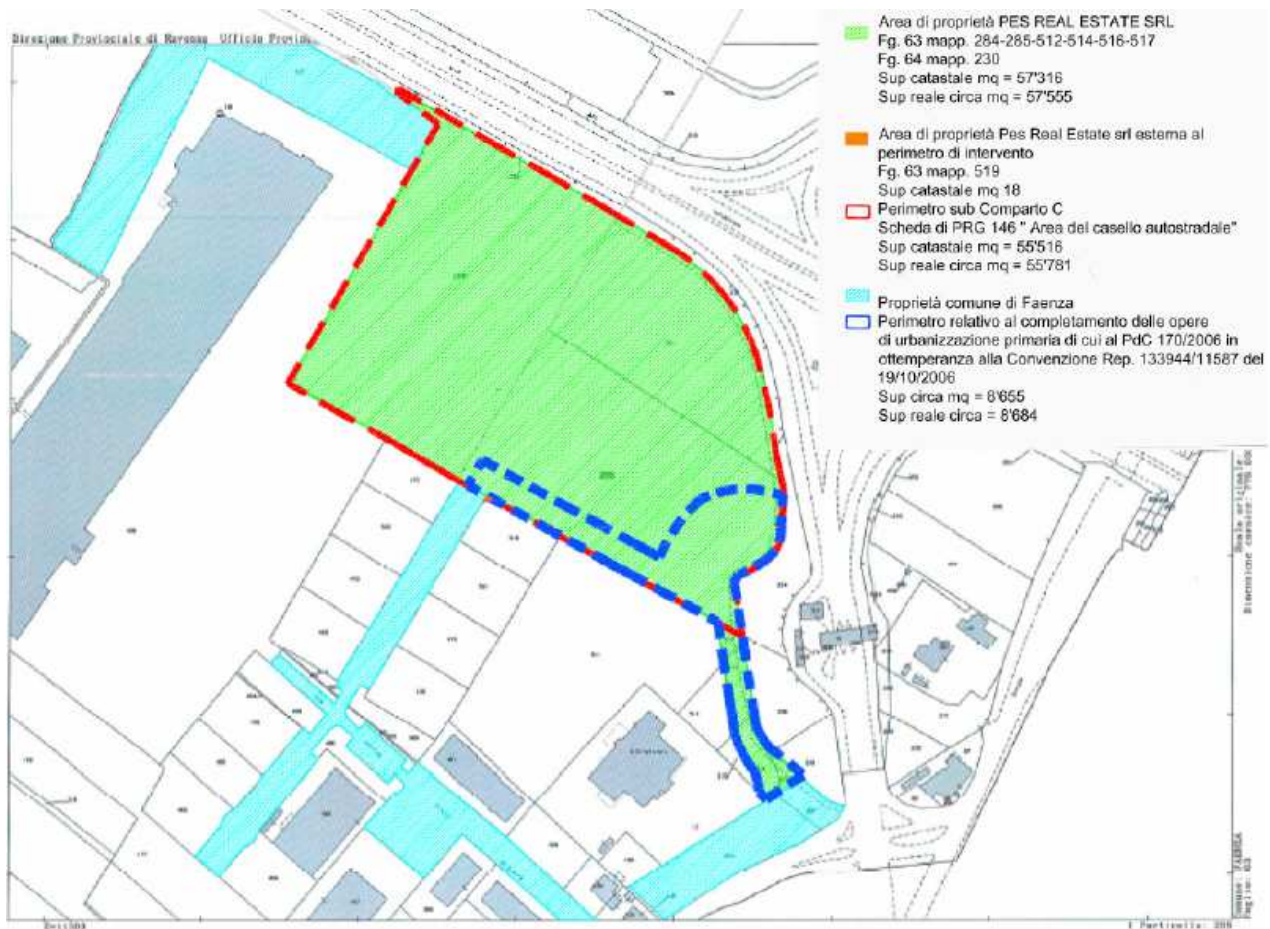
Risultano di proprietà della Società "PES REAL ESTATE Srl" anche le aree catastalmente censite al N.C.T. Foglio 63 Mappali 512 – 514 – 516 – 517 della superficie catastale pari a mq. 1.800,00 e superficie reale pari a circa mq. 1.774,00; e l'area esterna al perimetro di intervento catastalmente censita al N.C.T. Foglio 63 Mappale 519 della superficie catastale di mq. 18,00.

Tutte le aree di proprietà più sopra descritte risultano coinvolte nel presente progetto urbanistico.

Per meglio descrivere il contesto paesaggistico entro il quale è localizzato l'intervento urbanistico, si inseriscono di seguito alcune immagini fotografiche rappresentative dell'area in esame e del suo intorno.



*Inquadramento territoriale dell'intervento (fonte: foto aerea Google maps e cartografia catastale)*



*Inquadramento territoriale dell'intervento su cartografia catastale*

L'area oggetto del presente Piano Particolareggiato si presenta totalmente pianeggiante ed è collocata in un'ampia zona urbanizzata a Nord della città, con affaccio sull'asse autostradale A14 Bologna – Taranto a ridosso del Casello Autostradale di Faenza, dove sono presenti insediamenti consolidati di attività produttive, commerciali e direzionali che formano il fronte d'affaccio sull'A14, come una sorta di "vetrina autostradale" per le attività del territorio.

La presente proposta di intervento viene così a costituirsi come il naturale completamento di tale sistema urbano, andandosi a collocare all'interno di un'area edificabile residua, ancora non attuata.

Tutte le aree di proprietà precedentemente elencate in termini catastali risultano coinvolte nel presente progetto urbanistico.

Si precisa che tale area di proprietà è stata oggetto dei seguenti procedimenti amministrativi:

- Schema di Inquadramento Operativo (SIO) "Area produttiva Casello Autostradale in Via S. Silvestro – Via Granarolo (scheda n. 146 – Tav. P.3 PRG96)".
- Progetto Unitario per la realizzazione di strada pubblica e parcheggio pubblico "Area del Casello Autostradale" scheda 146 comparti B e C, di cui al P.d.C. n. 170 del 14/11/2006. Tale progetto prevedeva la realizzazione delle aree pubbliche comuni ai due comparti B e C in conformità a quanto indicato nel SIO più sopra descritto.



E' inoltre da segnalare la presentazione in data 17/11/2011 con Prot. 42567 di un Piano Particolareggiato di iniziativa privata relativo alla trasformazione del comparto C, mai ritirato oggi scaduto.

Le opere di urbanizzazione primaria autorizzate col rilascio del Progetto Unitario più sopra descritto, risultano ad oggi già in parte realizzate, ma mai collaudate, per cui il presente Piano Particolareggiato di iniziativa privata ricomprende al suo interno anche il completamento di tali opere.

Più precisamente, risultano già in gran parte realizzate le opere di urbanizzazione primaria composte dalla viabilità pubblica di collegamento alla strada comunale Via Giovanni Falcone con i parcheggi, le aiuole e la pista ciclopedonale.



Scatti fotografici acquisiti sull'area, rappresentativi della presenza delle urbanizzazioni già attuate e citate nel testo

**Il presente Piano Particolareggiato è stato redatto in conformità alle norme di scheda e tenendo conto di quanto sopra riportato, in quanto ai precedenti citati.**

Il progetto urbanistico propone, in ragione di quanto previsto dall'art.12.6 delle NTA del PRG denominato "Zone produttive miste di nuovo impianto", la **destinazione d'uso direzionale b1** come previsto dall'art. 3, con l'individuazione di un solo lotto privato.

La trasformazione urbanistica dell'area in oggetto avviene attraverso la redazione del presente Piano Particolareggiato di iniziativa privata riferito al comparto C che ricomprende al proprio interno anche le opere pubbliche, in gran parte già realizzate, del precedente progetto Unitario Convenzionato attuato con Permesso di Costruire n. 170/2006, avente ad oggetto "Progetto Unitario per la realizzazione di strada pubblica e parcheggio pubblico - Area del Casello Autostradale - scheda 146 sub comparti B e C", che con l'attuazione del presente Piano saranno completate e leggermente modificate nella definizione del parcheggio pubblico e nel disegno del verde pubblico.

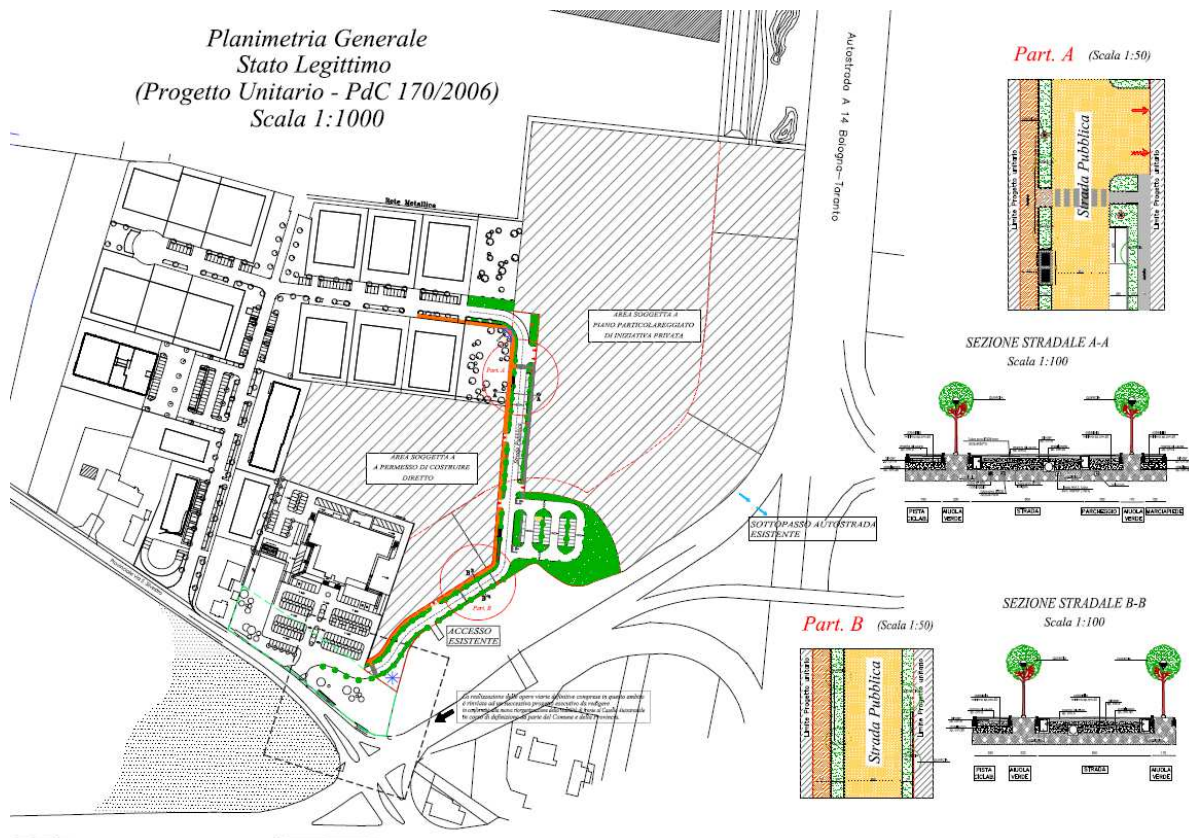
Il Piano prevede all'interno del comparto C, l'individuazione di un solo lotto privato con affaccio diretto sull'asse autostradale ed accesso attraverso la viabilità pubblica in parte realizzata con il Progetto Unitario più sopra descritto.

Il Piano attribuisce al lotto suddetto una potenzialità edificatoria a destinazione direzionale, un'altezza massima e la percentuale minima di verde permeabile rapportata nel 30% della superficie fondiaria pertinente.

Con l'obiettivo di limitare le zone pavimentate all'interno del singolo lotto privato si consiglia di utilizzare dove possibile, pavimentazioni porose; inoltre per preservare l'equilibrio del sistema ecologico deve essere favorita la piantumazione di specie autoctone.

Tutto il sistema del verde privato dovrà integrarsi con l'architettura degli edifici diventandone parte integrante nella progettazione privata.

Il Piano individua anche le linee di massimo ingombro che sono da considerarsi indicative e non vincolanti per la futura edificazione.



Stato legittimo dei luoghi

Viene indicata la fascia di rispetto autostradale pari a ml. 60,00 dal confine, da mantenersi a verde permeabile; i primi 20 ml. vengono destinati a verde pubblico per dare continuità al verde pubblico già esistente nell'area confinante, i rimanenti 40 ml. risultano essere parte del lotto privato e potranno essere utilizzati per la realizzazione di idonei bacini di laminazione attraverso semplice modellatura del terreno.

Il bacino di laminazione pertinente le aree pubbliche sarà realizzato nel verde pubblico in prossimità del parcheggio alberato, attraverso modellatura del terreno opportunamente dimensionata.

Al lotto privato previsto in Piano viene attribuita la destinazione d'uso direzionale. Indicativamente, da parte della Committenza, si sono individuati i seguenti possibili usi da insediare, definiti a fronte della manifestazione di interesse ad insediarsi in loco, della porzione direzionale di un'azienda manifatturiera del territorio (attività di produzione divani):

- A. Immobile direzionale (uffici) completo di sale riunioni;
- B. Sala conferenze + sale per corsi di formazione venditori (uso sporadico 2g a settimana);
- C. Negozio test (non aperto al pubblico);
- D. Foresteria aziendale (camere per menager e dirigenti esteri);
- E. Sala ristorante +cucina per 200 pas\_ giorno max
- F. Archivio;
- G. Piscina + palestra+ spa aziendale (locali coperti);
- H. Area benessere/gioco ( esterna).

Come esplicitato all'art. 2.5 delle NTA di Piano, lo schema di lottizzazione proposto, indicante la sagoma di massimo ingombro per il futuro edificato, può ancora essere passibile di modifiche, pur nei limiti delle norme di Scheda, per cui le indicazioni su riportate sono da intendersi di carattere indicativo e da confermarsi solo a fronte della definitiva conferma d'insediamento dell'azienda di cui alla manifestaiozne di interesse:

E' immediatamente rilevabile, in continuità con gli usi già oggi in essere lungo il fronte autostradale nord e sud dell'A14, la sostanziale compatibilità urbanistica degli usi proposti, rispetto al contesto, pur non essendo ancora nota, nello specifico, l'identità delle attività che verranno ad insediarsi in loco.

Si precisa che il Piano prevede un rialzamento della quota di imposta del lotto privato pari a circa ml. 0,80 di media rispetto all'attuale quota di campagna per garantire la continuità del profilo altimetrico con le aree urbanizzate limitrofe e l'accessibilità delle aree private.

E' previsto l'allacciamento del lotto privato alle reti esistenti lungo la viabilità realizzata con PdC 170/2006. Tali reti infrastrutturali saranno completate dove necessario e/o semplicemente collaudate secondo le indicazioni degli enti competenti.

Lo standard pubblico progettato ed in parte già realizzato da completare, risulta superiore nella quantità rispetto alla percentuale del 15% della ST richiesto da Normativa Vigente.

Le quote di standard eccedenti rispetto a quelle richieste per il completamento del progetto unitario PdC 170/2006 sono pari a circa mq. 9'173.06 di verde pubblico e circa mq. 3'827,31 di parcheggio pubblico alberato.

Inoltre, rispetto alle quote di standard minimo da prevedere in funzione della destinazione direzionale, come dimostrano le tabelle sopra riportate, si può evincere che la quota del verde pubblico in progetto risulta eccedente rispetto al valore minimo richiesto di mq. 79,89.

Tali quote eccedenti sono da considerarsi come standard pubblico anticipato a favore di futuri cambi di destinazione d'uso ammessi dalle norme di scheda e/o dalle norme vigenti al momento della trasformazione.

Il Piano contempla delle flessibilità descritte nell'elaborato Tav. R.2 "Normativa tecnica di attuazione – Tipologie Edilizie".



Rapporto ambientale di VALSAT – Sintesi non tecnica

| POTENZIALITA' EDIFICATORIA COMPARTO C - ST = 55'781,00 mq |   |                         |  |   |                                     |                                 |                               |
|---|---|-------------------------|--|---|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| Art.12.6 PRG<br>Zone produttive miste di nuovo impianto   | Sul max = 50% Sf                                    |                         | Sul max realizz. = 27'890,50 mq              |   |                                     |                                 |                               |
|   | Standard pubblico = 1 mq/1 mq Sul (art. 12.6.3 PRG) |                         | Sul di progetto = 16'522,00 mq               |   |                                     |                                 |                               |
|   | Verde = 60% Sul                                     | Verde min = 9'913,20 mq |  |   |                                     |                                 |                               |
|   | Park = 40% Sul                                      | Park min = 6'608,80 mq  |  |   |                                     |                                 |                               |
| Lotto Privato   | Sup. Fondiaria                                      | SUL di progetto         | H max esclusi Vol tecnici (art.12.6.2 - PRG) | Permeabilità = 30% Sf (art. 4.4.4. Spazi a verde privato - PRG) | Destinazione d'uso (art.12.6.3 PRG) | Verde pubblico progetto         | Park pubblico progetto        |
| 1   | 36'313,71 mq  | 16'522,00 mq            | 12,00 ml                                     | 10'894,11 mq  | b2) Funz. Direzionale               | 9'993,09 mq                     | 6'609,31 mq                   |
|   |   |                         |  |   |                                     | +79,89 mq rispetto a Verde min. | +0,51 mq rispetto a Park min. |



*Planimetria di progetto*



### 3 ANALISI DI COERENZA ESTERNA – VERIFICA DI CONFORMITA' A VINCOLI E PRESCRIZIONI

Per la verifica di coerenza del PUA rispetto ai vincoli, alle tutele e alle prescrizioni dei Piani regionali, provinciali e comunali, è stato riportato, in Valsat, uno stralcio cartografico delle Tavole e gli articoli di interesse, e un commento (in corsivo) volto a dimostrare come il piano proposto sia conforme e risponda alle norme.

In particolare, per ogni elemento o ambito normato dai Piani esaminati e interessato dal PUA, è stata riportata la sintesi della norma tratta dalle NTA e a seguire un commento, in corsivo, in cui è stata descritta la verifica di conformità eseguita per gli aspetti di interesse.

I Piani esaminati per la verifica di conformità sono:

- Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGR),
- Variante di coordinamento tra il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni e il Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico,
- Piano Strutturale Comunale (PSC),
- Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE).

Ulteriori Piani settoriali, qualora ritenuti di interesse, verranno invece trattati nell'ambito delle singole componenti ambientali.

Gli elementi di vincolo analizzati attraverso la lettura degli elementi della pianificazione sovraordinata non generano condizionamenti tali da inibire l'attuazione del presente intervento.

Si sono tuttavia individuati alcuni elementi prescrittivi, già in parte assorbiti all'interno delle NTA di Piano Particolareggiato, di cui si dovrà tener conto in sede attuativa e/o di progetto per i due lotti di intervento.

In estrema sintesi, i principali elementi di vincolo/condizionamento all'attuazione dell'intervento, sono di seguito dettagliati:

- Dal Piano Stralcio per il Bacino del Torrente Senio, la realizzazione di interventi edilizi sia subordinata alla realizzazione di sistemi di raccolta delle acque piovane (laminazione).

*Il Piano proposto prevede i sistemi di compensazione dimensionati così come richiesto dalla norma*

- Dal PGR, per quanto riguarda il reticolo principale l'area in esame risulta in sicurezza idraulica (rischio inferiore al livello P1), mentre per quanto riguarda il reticolo secondario, il territorio in cui ricade l'area di intervento (colore celeste di intensità intermedia) ricade in area con livello di pericolosità di alluvione P2 – Alluvione poco frequente con un tempo di ritorno tra 100 e 200 anni – media probabilità (scenario P2 – M).
- Dalla successiva Variante di Coordinamento tra il Piano Gestione Rischio Alluvioni e Piani Stralcio di Bacino, emerge che l'area di intervento ricade in una zona non classificata come a

pericolo di inondazione, confermando quanto già analizzato nelle mappe del PGRA relative al reticolo principale.

*Per quanto riguarda la sicurezza idraulica del sito si è impostato il progetto prevedendo un rialzamento del terreno, in continuità con le aree urbanizzate limitrofe, oltre che ai fini della messa in sicurezza idraulica dell'area.*

*Per ridurre il potenziale danneggiamento dei beni e delle strutture di progetto, è stata scelta una quota del piano finito della parte di parcheggio pubblico di ampliamento rispetto all'esistente pari a 19,50 m s.l.m. (pari alla quota del parcheggio pubblico e della strada già realizzate). Ciò fa sì che il comparto abbia una quota stradale del piano finito di circa 100 cm più alta rispetto alla quota del piano di campagna. Il piano di imposta degli edifici all'interno del lotto privato sarà tenuto almeno ad una quota di 50 cm più alta del piano stradale e quindi alla quota di 20,00 m s.l.m..*

- Dal PSC, la Tavola 3.07 “Aspetti Strutturanti – Progetto: scenario” identifica l'area come appartenente agli ambiti produttivi sovracomunali, indirizzando quindi l'attuazione dell'ambito, come da indicazioni dell'accordo territoriale ratificato nel 2009 fra Provincia di Ravenna e comuni dell'area faentina, secondo i principi di APEA.

*In quanto alle previsioni insediative di PP si individua l'uso direzionale in conformità alle previsioni del PSC e del previgente PRG, da attuarsi secondo i principi di APEA, principi ora solo descritti in termini di presa d'impegno da parte dei proponenti, ma che saranno oggetto di progettazione di dettaglio in sede di progettazione dell'edificato:*

- *ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse e del suolo (con particolare riferimento ai consumi energetici ed idrici);*
- *prevenzione e riduzione delle emissioni inquinanti e della produzione e pericolosità dei rifiuti;*
- *razionalizzazione dei trasporti interni all'area e dei collegamenti con l'esterno;*
- *efficace prevenzione e gestione dei rischi e delle emergenze.*

- Dal PSC, tavola di tutela per la storia e l'archeologia, tema poi ripreso anche in RUE (Tavola dei vincoli B.7), emerge che l'area è parzialmente identificata come parte delle zone ad alta e media potenzialità archeologica.

*In fase esecutiva, nel caso in cui la realizzazione di alcune opere infrastrutturali e/o delle fondazioni degli edifici determini interventi di scavo superiori al metro, dall'attuale piano di campagna, sarà trasmessa la comunicazione corredata degli elaborati esplicativi – almeno 30 giorni prima dell'inizio dei lavori, alla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia Romagna.*

*La quota di scavo dovrà comunque essere riparametrata in funzione del previsto rialzamento del terreno dall'attuale piano di campagna, per la tutela idraulica del sito.*

- Dal PSC, tavola di tutela per impianti e infrastrutture, tema poi ripreso anche in RUE (Tavola dei vincoli D.7), si rileva la presenza, sull'area, di una linea aerea Enel da 15Kv.



*Si rimanda al paragrafo 4.7 per il commento e la verifica di mancata interferenza con l'area di intervento.*

*Nella stessa sezione si forniscono indicazioni anche in riferimento alla DPA relativa alla cabina di trasformazione prevista in progetto.*

*E' inoltre evidenziata, lungo il perimetro di confine con l'autostrada, una condotta interrata di competenza SNAM, "Metanodotto potenziamento Forlì – Faenza DN 400", e relativa fascia di asservimento, che però non interferisce con il futuro edificato, collocandosi all'interno della fascia di rispetto autostradale, che verrà mantenuta a verde.*

- Dal RUE, l'indirizzo a verificare anche i requisiti di cui agli artt. 26.3 "Prestazioni minime nel centro urbano - Prestazione sostenibilità" e 26.4 "Prestazioni minime nel centro urbano - Prestazione identità".

*Le NTA del Piano riprendono queste prescrizioni in esplicito, richiamando fra le norme generali, all'art. 2.1, l'obbligo di risposta alle prescrizioni degli artt. 26.3 e 26.4 succitati.*

*Ad ulteriore indirizzo verso la sostenibilità ambientale e territoriale dell'intervento possiamo leggere agli artt. 3.1, 3.4, 3.8 delle stesse NTA l'esplicitazione di detti obiettivi.*

#### 4 SINTESI DEI PRINCIPALI IMPATTI AMBIENTALI RILEVATI

Il documento di Valsat contiene le analisi e la sintesi dei prevedibili impatti/effetti ambientali conseguenti all'attuazione delle previsioni del Piano, individuando le misure idonee per impedire, mitigare o compensare tali effetti, tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti.

Nel seguito si riportano le conclusioni tratte per ogni matrice ambientale indagata.

##### 4.1 SISTEMA DELLA MOBILITÀ

A fronte dell'attuazione di un nuovo comparto di natura direzionale è evidente che la matrice traffico assume un peso rilevante in termini di potenzialità d'impatto, sia in riferimento a:

- sicurezza stradale (conseguente il carico aggiuntivo sulla rete, oltre che per la gestione degli accessi, in particolare per i mezzi pesanti, pur stimandone una presenza limitata, in ragione dell'uso direzionale previsto);
- inquinamento atmosferico;
- inquinamento acustico.

È parimenti evidente che, non essendo stata definitivamente confermata la ragione sociale della ditta che potrà trovare sede sull'area (in seno alla descrizione di progetto si è comunque descritta un'ipotesi insediativa che fa capo alla manifestazione di interesse, ad insediarsi in loco, da parte di un'azienda manifatturiera del territorio, che si insiederebbe in questo lotto la propria sede direzionale), ad oggi e pressoché impossibile effettuare qualsivoglia valutazione di merito, pur avendo avuto, da parte della Committenza alcune indicazioni, correlate alle dimensioni dell'intervento, che hanno portato alla seguente quantificazione:

- 200 veicoli in accesso all'area (veicoli leggeri degli addetti), fra le 7:30 e le 8:30;
- 40 veicoli (il 20% degli addetti) che entrano ed escono dall'area per la pausa pranzo (intervallo 12:30-14);
- 200 veicoli in uscita alla sera, fra le 18:30 e le 20.

In riferimento alle 200 movimentazioni imputabili agli addetti, si è poi stimato un carico aggiuntivo per fornitori (per lo più corrieri), che si è assunto utilizzare mezzi pesanti, secondo un carico pari al 10% rispetto a quello generato dagli addetti.

Si è quindi descritto un carico viario aggiuntivo corrispondente ad un globale giornaliero di 480 transiti leggeri e 48 pesanti, in entrata/uscita dall'area, per indotto della presente attuazione.

In seno alla relazione acustica che accompagna il progetto si è realizzata la verifica del massimo carico ammissibile aggiuntivo, prendendo a riferimento l'attuale traffico circolante sulle viabilità limitrofe al comparto, in ottica di mantenimento degli impatti da rumore ai primi recettori entro i limiti di legge, assumendo che in prima approssimazione tale delta possa ritenersi adeguato anche a contenere i delta emissivi in atmosfera entro soglie di tollerabilità.

Tale stima, come ulteriormente riportato al paragrafo che segue, porterebbe a definire tale soglia di sostenibilità in un traffico aggiuntivo di oltre 1.000 veicoli equivalenti /ora nel diurno e oltre 100 nel notturno, numeri che si ritiene essere decisamente elevati e difficilmente raggiungibili per indotto del lotto in progetto, anche a fronte di una diversa ipotesi d'uso.

Questo, segnalando poi fin d'ora che non è previsto traffico notturno: a prescindere dalla definizione finale della ditta da insediare e quindi dell'attuale proposta al vaglio, l'uso di progetto sarà comunque quello DIREZIONALE ed in quanto tale a fruizione solo diurna: gli stessi servizi interni di cui si è indicato il possibile insediamento in loco saranno ad uso esclusivo del personale impiegato e saranno fruibili solo in periodo diurno, quando il personale è presente presso l'azienda.

Ulteriori approfondimenti e la definitiva quantificazione dei carichi aggiuntivi dovranno essere necessariamente affrontati in sede di autorizzazione all'insediamento d'azienda in loco, così poi da procedere anche attraverso la verifica di funzionalità degli accessi da realizzarsi in base all'effettivo numero dei transiti attesi ed alle relative tipologie, oltre che agli effettivi orari di entrata/uscita dall'area, così da evitare rallentamenti e/o situazioni di congestione sulla rete esterna.

Ulteriormente, in tale sede si potrà descrivere con maggiore concretezza, anche tenendo conto degli indirizzi operativo/gestionali delle aree inserite in APEA, alle azioni aziendali in tema di mobility management, per esempio attraverso l'incentivazione all'uso di mezzi a basso impatto e/o comunque applicando politiche di sostenibilità anche a fini trasportistici (es. car sharing, utilizzo di auto elettriche per le flotte aziendali, ecc.).

#### **4.2 INQUINAMENTO ACUSTICO**

La relazione acustica posta a corredo della proposta progettuale avanzata è stata impostata in ottica di fornire la caratterizzazione acustica preliminare d'ambito, ad anticipazione dello studio previsionale di impatto acustico che dovrà accompagnare la definitiva proposta di insediamento in loco (fase di PdC per l'edificio) delle specifiche attività che vi troveranno sede, attualmente non definitivamente individuate note (si tratterà comunque di usi direzionali a completamento del tessuto urbanizzato già in essere con tali destinazioni nel contesto più ampio della Vetrina autostradale faentina, confermando la classe V di zonizzazione).

A fronte delle analisi d'area effettuate, si è rilevata la presenza di alcuni recettori sensibili in prossimità all'ambito di futura edificazione e della relativa viabilità di accesso: si tratta di una struttura ricettiva (recettore A), oggi assegnata alla classe IV e di un edificio residenziale inserito in classe V (recettore B), distante dall'area di intervento, ma immediatamente prospiciente la viabilità ad anello che permetterà l'accesso al nuovo lotto direzionale.

La caratterizzazione strumentale dell'area ha permesso di identificare, quale sorgente dominante d'area, il traffico autostradale; effettuato un sopralluogo in sito e diverse verifiche fonometriche di controllo, non si è dato rilievo a nessuna sorgente rilevante diversa dall'autostrada e dal relativo casello.

I primi fronti edificati di progetto verranno a collocarsi a 60m dal ciglio autostradale nel rispetto del relativo vincolo, per cui, in base al monitoraggio effettuato, e tenendo conto delle diverse distanze in

essere, si possono stimare, presso i futuri fronti edificati direzionali, fino a 63,8dBA diurni, livello compatibile con il limite di V classe.

Si è quindi verificata positivamente la fattibilità dell'intervento, in quanto ai possibili condizionamenti derivanti dal contesto in essere, nei confronti dei futuri volumi di progetto.

In termini di potenzialità d'impatto verso il contesto, esclusa a priori la potenzialità d'impatto ai bersagli per indotto da sorgenti fisse, per effetto della distanza e della geometria/morfologia dei luoghi, si è effettuata la verifica dei limiti assoluti per indotto da traffico.

Si è verificato che, in ottica di potenziale superamento dei limiti assoluti si dovrebbe generare un traffico aggiuntivo di oltre 1.000 veicoli equivalenti/ora nel diurno, numeri che si ritiene essere decisamente elevati e difficilmente raggiungibili per indotto della presente attuazione, tenuto conto in particolare della possibilità di insediamento in loco di una ditta del territorio che, per input ricevuto dalla Committenza, arriverebbe a generare un indotto giornaliero di 480 transiti leggeri e 48 pesanti, in entrata/uscita dall'area, volumi nettamente inferiori al massimo consentito.

Si è dunque conclusa l'analisi acustica di contesto sostenendo la compatibilità della presente proposta insediativa.

Il documento di caratterizzazione acustica d'ambito allegato alla presente proposta di Piano deve essere considerato propedeutico alla formazione delle vere e proprie relazioni previsionali di impatto acustico che dovranno essere poste a corredo dei singoli progetti (P.d.C. per gli edifici) e/o alle singole domande di insediamento per l'attività, qualora si tratti di documento dovuto ai sensi della L.447/95, della L.R. 15/2001 e del DPR 227/2011.

In tale sede l'analisi di dettaglio e delle esigenze della ditta di futuro insediamento permetterà di definire i dovuti input progettuali finalizzati a garantire il contenimento delle emissioni sonore future entro livelli tali da non generare impatti verso l'esterno.

Impatti la cui definitiva illustrazione dovrà essere contenuta in un adeguato studio acustico di approfondimento, da redigersi ai sensi della DGR 673/2004.

### **4.3 ACQUE SUPERFICIALI**

Nella relazione idraulica posta a corredo della proposta di P.P. (relazione a firma dell'Ing. Carlo Baeitti) si illustrano i criteri di dimensionamento della rete fognaria nera del comparto e la rete fognaria bianca relativa all'area destinata ad uso pubblico.

Per quanto riguarda i sistemi di laminazione, sono stati dimensionati sia per l'area ad uso pubblico che per le aree destinate ad accogliere il futuro lotto privato.

Le reti fognarie realizzate sono state progettate secondo presupposti seguenti, in recepimento della specifica normativa di settore:

- Reti di acque bianche e nere di progetto separate e tra loro indipendenti;
- Reti di acque nere avranno come recapito la fognatura pubblica nera;
- Acque bianche con recapito in corpo idrico superficiale;



- Le portate di acque bianche date dalle acque meteoriche scolanti sulle nuove superfici impermeabili di progetto saranno laminate mediante sistemi che garantiscano la restituzione al sistema di acque superficiali di una portata pari a quella ad oggi restituita dalla stessa superficie a verde pari a 15 l/s/ha rispettando così il concetto dell'invarianza idraulica del sistema.

Si è inoltre prodotta una specifica relazione (tavola I.8), in merito al tema del rischio idraulico, sempre a firma dell'Ing. Baietti, ingegnere idraulico con esperienza ventennale in materia di idraulica, iscritto all'albo degli ingegneri di Bologna al numero 4754/A, e quindi abilitato per la redazione di detto studio.

Attraverso la relazione prodotta si analizza il rischio idraulico a cui è sottoposta l'area oggetto di intervento e il potenziale incremento di quest'ultimo su di essa in seguito all'intervento.

Allo scopo si sono analizzate le carte del PGRA e quelle della "Variante di Coordinamento tra il PGRA e i Piani Stralcio del Bacino idrografico del Fiume Reno".

A fronte delle verifiche effettuate, il tecnico estensore di studio ha concluso la propria trattazione, come di seguito riportato:

*"La nuova urbanizzazione non andrà ad aumentare in nessun modo il rischio idraulico dell'area sulla quale insiste, così come prescritto per le aree classificate dal PGRA a pericolosità P2.*

*Tale risultato è stato conseguito grazie alla scelta della quota del piano finito della nuova lottizzazione ampiamente al di sopra delle quote del terreno attuale (1 metro per strade e parcheggi e 1,5 metri per i fabbricati) e grazie al sistema di laminazione delle portate di acque meteoriche previsto in progetto."*

#### **4.4 SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE SOTTERRANEE**

In riferimento all'area in cui è prevista nuova edificazione di tipo direzionale è stata svolta una Relazione Geologica nel Luglio 2019, sottoscritta dal Dott. Geol. S. Marabini, che contiene una analisi geologico-tecnica e del rischio sismico.

Al fine di definire la fattibilità geologica dell'intervento urbanistico sono stati effettuati rilievi morfostratigrafici e idrogeologici e si sono acquisiti i risultati di indagini in situ, quali:

- n. 3 penetrometrie statiche (CPT1, CPT 2, CPT 3) appositamente effettuate all'interno dell'area di studio nel 2019 e n. 7 penetrometrie statiche (CPT 1-7/00) parimenti effettuate all'interno della medesima in occasione di un precedente Progetto Urbanistico, spinte a profondità massima di -20m all'interno del substrato alluvionale compatto.
- n. 2 trivellate geognostiche (T1, T2) perforate all'interno dell'area di studio sino a profondità di 6/7m per un accertamento litologico diretto dei terreni superficiali di fondazione.
- n. 1 sessione di misure geofisiche mediante *tromografo*, per la determinazione della Vs 30 e della categoria sismica dei terreni a partire dalla frequenza di risonanza del terreno.

- n. 1 sondaggio a carotaggio (Cdx) perforato nel 1986 sino a profondità di -40m a poca distanza in adiacenza al tracciato autostradale (da *Archivio Geognostico Regione Emilia-Romagna, internet*) (v. ubicazione in TAV. 1).

L'analisi del rischio sismico è stata inoltre integrata con l'acquisizione critica dei risultati dello studio di microzonazione sismica (D.A.L. 112/2007) recentemente commissionato dal Comune di Faenza, che sono stati aggiornati in coerenza con quanto richiesto dalla DGR 2193/2015 e dalla DGR 630/2019.

I risultati complessivi dell'analisi geologico-tecnica e sismica sono illustrati nella Relazione Geologica allegata al progetto di Piano Particolareggiato, relazione a cui si rimanda, per i dovuti approfondimenti e dalla quale si sono stralciati le seguenti riflessioni conclusive di sintesi.

I risultati delle analisi geologiche e delle verifiche sismiche hanno confermato la fattibilità della proposta presentata.

#### **4.5 VERDE**

La progettazione delle aree verdi private sui singoli lotti dovrà essere parte integrante di ogni progetto edilizio. La superficie fondiaria pertinente ogni singolo intervento dovrà essere mantenuta a verde permeabile per almeno il 30% (comprensivo dei bacini di laminazione su area privata) che potranno essere realizzati all'interno della fascia di rispetto autostradale entro i 40 ml. di area privata.

Nella Planimetria "Verde Pubblico" presentata sono individuabili le aree a verde pubblico e la sistemazione vegetazionale di progetto, concentrata prioritariamente lungo la fascia di rispetto autostradale e lungo la viabilità interna di comparto, ove si prevede la realizzazione di filari alberati lungo strada e ad ombreggiamento del parcheggio.

Il progetto del verde dovrà seguire le "Caratteristiche di alta qualità del materiale vegetale e metodologie di impianto nella realizzazione delle opere a verde", previste dall'Ufficio Giardini del Comune di Faenza.

#### **4.6 ENERGIA**

Come per il tema della mobilità, anche in tema di energia e contenimento delle emissioni in atmosfera non è possibile oggi esprimere valutazioni di carattere definitivo, non avendo elementi per caratterizzare le future scelte edificatorie, a parte le sole prescrizioni riportate alle NTA di Piano, come per esempio all'art. 3.1:

*"... Nella progettazione degli edifici si dovrà privilegiare l'adozione di misure atte al contenimento dei consumi energetici. In caso di dubbi ed incongruenze sulla qualità architettonica del progetto, sarà la sua innovazione tecnologica insieme alla sostenibilità ambientale dell'intervento da valutarsi al momento del rilascio del Permesso di Costruire, a definirne l'ammissibilità."*

Ciò non di meno la progettazione edilizia dell'edificio finale e l'autorizzazione all'attività delle singole ditte si faranno carico di:

- Ottemperare ai requisiti minimi per la progettazione in tema di risparmio energetico, per come disposto dalla legislazione vigente, alla data di insediamento delle singole ditte.
- Contenere le emissioni in atmosfera entro i limiti che saranno autorizzati da parte degli Enti competenti, in sede di avvio d'attività (es. nel procedimento di AUA).
- Contenere le emissioni luminose entro i limiti ed in ottemperanza ai disposti delle norme vigenti alla data di insediamento delle singole ditte.

#### **4.7 ELETTROMAGNETISMO**

Sull'area oggetto del P.P. è attualmente presente una linea aerea 15 kv di competenza di Enel Distribuzione SpA, che incide con la propria fascia di rispetto (DPA pari a 10m) solo sul sedime della strada e sull'area parcheggio, così da poter escludere a priori il possibile stazionamento di persone per oltre le 4 ore consentite all'interno della fascia di rispetto.

Le potenzialità d'impatto appaiono nulle anche per la cabina, così come documentato nella relazione dedicata a firma dello Studio Energia.

Nelle vicinanze dell'area si è infine data evidenza alla presenza di un palo di sostegno per ripetitori della telefonia (vedasi foto a fianco).

Una verifica effettuata sul portale on line di ARPAE relativo ai campi elettromagnetici, ha permesso di identificare l'antenna su cui sono alloggiati i ripetitori per la telefonia relativi a n.4 gestori (Tim, Wind, Tre e Vodafone).

Tale impianto si colloca a quasi 500m di distanza dal perimetro esterno del presente ambito di intervento, distanza tale da ritenerne nulla l'interferenza.

Per le SRB la fascia di 200 metri è infatti quella richiesta all'art. 12 della DGR n. 197 del 20/02/2001 per la quale il gestore deve indicare gli edifici presenti, le loro altezze, le destinazioni d'uso e le aree di pertinenza, individuando le direzioni di puntamento delle antenne trasmettenti (rispetto al nord geografico).

Si può ritenere pertanto che per distanze superiori ai 200 metri dalle antenne SRB sia convenzionalmente verificato il limite di 6V/m previsto per il campo elettrico dalla normativa nazionale vigente (DPCM 08/07/2003).



## 5 PROPOSTE PER I MONITORAGGI

Il Piano proposto deriva da un processo di pianificazione complesso che ha visto il susseguirsi di diversi step di pianificazione e relativi accordi, accompagnati da studi preliminari volti a valutarne la fattibilità e sostenibilità tecnica, ambientale ed economica.

La progettazione rispettosa degli strumenti di pianificazione, delle scelte precedentemente assunte e della normativa in vigore, ha consentito di “eliminare” alla base l’emergere di criticità o punti di conflitto.

Come valutato nelle diverse Relazioni specialistiche, non sono emersi elementi che possano pregiudicare la realizzazione del Piano, né fattori di impatto significativo: le scelte operate in PP seguono infatti gli indirizzi della pianificazione sovraordinata, oltre a prevedersi l’applicazione dei requisiti di sostenibilità tipici degli interventi in ambito APEA.

Al fine di monitorare l’attuazione del comparto in esame e i conseguenti effetti ambientali, si propongono gli indicatori di monitoraggio nel seguito elencati, da verificarsi a comparto completamente attuato.

| INDICATORI  | Previsione di progetto  | Esito monitoraggio |
|---|---|--------------------|
| Carico urbanistico<br>(SUL attuata / numero addetti)          | 16.522 mq di SUL<br>200 addetti   |                    |
| Carico veicolare indotto su base giornaliera<br>(n. veicoli)  | Leggeri: 240 E/U<br>Pesanti: 24 E/U   |                    |
| Livello sonoro in facciata all’edificio in progetto<br>(dBA)  | 63,8dBA di periodo diurno   |                    |
| Superficie permeabile<br>(mq)                                 | 30% della Sf  |                    |
| Consumi idrici<br>(litri/abitante/giorno)                     | Rimando alla fase di progetto di Permesso di Costruire  |                    |
| Carico in fognatura acque bianche<br>(stima volumi - mc/anno) | Dalla relazione I.6 di Compatibilità Idraulica: <ul style="list-style-type: none"><li>portata max scaricata per il lotto privato 43,5 l/s</li><li>portata max per il lotto pubblico 15 l/s→</li><li>Portata Totale = 58,5 l/s</li></ul> |                    |



|  |   |  |
|--|---|--|
| Carico in fognatura acque nere<br>(in abitanti equivalenti – mc/anno)                | La portata della fognatura<br>dovrà corrispondere a 60 AE |  |
| Consumo annuo di energia primaria<br>(climatizzazione invernale e ACS)<br>(KWh/anno) | Rimando alla fase di progetto<br>di Permesso di Costruire |  |
| Consumo annuo di energia elettrica<br>(Kwh/anno)                                     | Rimando alla fase di progetto<br>di Permesso di Costruire |  |
| Energia prodotta da fonti rinnovabili<br>Kwh/anno                                    | Rimando alla fase di progetto<br>di Permesso di Costruire |  |
| Numero alberature  | Area completamento n°58,<br>Area nuovo progetto n°89      |  |