

Comune di Faenza

Provincia di Ravenna

PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 1,
LETTERA B) DELLA DISCIPLINA REGIONALE SULLA TUTELA E L'USO DEL
TERRITORIO 24/2017 PER L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI
AMPLIAMENTO DELL'INSEDIAMENTO PRODUTTIVO SCUDERIA ALPHA
TAURI S.P.A.

Area compresa tra via Convertite e via della Boaria,
a Faenza (RA)

LA COMMITTENZA

SPAZIO PER PROTOCOLLO U.T.



Scuderia AlphaTauri S.p.A
Via Boaria n. 229
48018 Faenza (RA) – Italy
P.IVA IT00212230395

Tel: +39 0546 696111

PROGETTO INTEGRATO



PROGETTAZIONE IMPIANTI ELETTRICI

E.S.I. Project Studio tecnico Associato

PROGETTAZIONE IMPIANTI MECCANICI

Studio INGCLIMA S.r.l.

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Studio AIRIS S.r.l.

Ing. Stefano Neri

Per. Ind. Marco Samorini

Ing. Filippo Borrini

Dott. Geol. Valeriano Franchi

ART.53 DELLA L.R. 24/2017

TITOLO ELABORATO

RAPPORTO AMBIENTALE VALSAT
SINTESI NON TECNICA

REV	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	CONTROLLATO	APPROVATO
00	15.09.2023	EMISSIONE	EM	SR	SN



SCALA

TAVOLA

PU.RV.01

COMUNE DI FAENZA
 PROVINCIA DI RAVENNA

**PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 1, LETTERA B) DELLA
 DISCIPLINA REGIONALE SULLA TUTELA E L'USO DEL TERRITORIO 24/2017 PER
 L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DELL'INSEDIAMENTO
 PRODUTTIVO SCUDERIA ALPHA TAURI S.P.A.**

<i>Committente</i>	<i>Timbro e Firma del committente</i>
Planning Ingegneria e Pianificazione srl Via Del Fresatore n. 9, 40138 Bologna	
<i>Proprietà</i>	
Scuderia AlphaTauri S.p.A Via Boaria n. 229 48018 Faenza (RA) – Italy	
<i>Società e professionisti incaricati</i>	<i>Timbro e Firma del tecnico</i>
<p style="text-align: center;">Gruppo di lavoro:</p>  <p>Via del Porto, 1 - 40122 Bologna Tel 051/266075 - Fax 266401 e-mail: info@airis.it</p> <p>Dott. Francesca RAMETTA* <i>Responsabile di Commessa</i></p> <p>Geol Valeriano FRANCHI Arch. Camilla ALESSI Dott. Juri ALBERTAZZI* Ing. Irene BUGAMELLI* Dott. Fabio MONTIGIANI Ing. Gildo TOMASSETTI* Ing. Ilaria ACCORSI Geom Andrea BARBIERI</p> <p style="text-align: right;"><small>* tecnico acustico competente, abilitato ai sensi della legge 447/95 e Decreto Legislativo n° 42/2017</small></p>	

RAPPORTO AMBIENTALE VALSAT – Sintesi non Tecnica	N. Elaborato Unico
	Scala: Varie

C						
B						
A	27/09/2023	Emissione		VARI	FR	IB
Revisione	Data	Descrizione	Dimensioni	Sigla	Sigla	Sigla
				Redazione	Controllo - emissione	autorizzazione

Nome file	VARI	Codice commessa	23057SAVA	Data	Settembre 2023
-----------	------	-----------------	-----------	------	----------------

INDICE

1	PREMESSA	1-1
2	LA PROPOSTA E GLI ASPETTI PROGRAMMATICI.....	2-3
2.1	PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	2-3
2.1.1	<i>Dotazioni Territoriali e Parcheggio pubblico</i>	<i>2-5</i>
2.1.2	<i>Opere extra ambito - Attraversamento pedonale</i>	<i>2-6</i>
2.1.3	<i>Fuel Cell.....</i>	<i>2-6</i>
2.1.4	<i>Gestione delle acque meteoriche.....</i>	<i>2-6</i>
2.2	RIEPILOGO DEI PARAMETRI E DELLE DOTAZIONI TERRITORIALI	2-7
3	GLI EFFETTI AMBIENTALI ATTESI	3-10
3.1	VIABILITÀ E TRAFFICO	3-10
3.2	INQUINAMENTO ACUSTICO	3-11
3.3	INQUINAMENTO ATMOSFERICO	3-12
3.4	SUOLO – SOTTOSUOLO - ACQUE	3-15
3.5	VERDE, ECOSISTEMI E PAESAGGIO.....	3-17
4	MONITORAGGIO DEL PIANO	4-19

1 PREMESSA

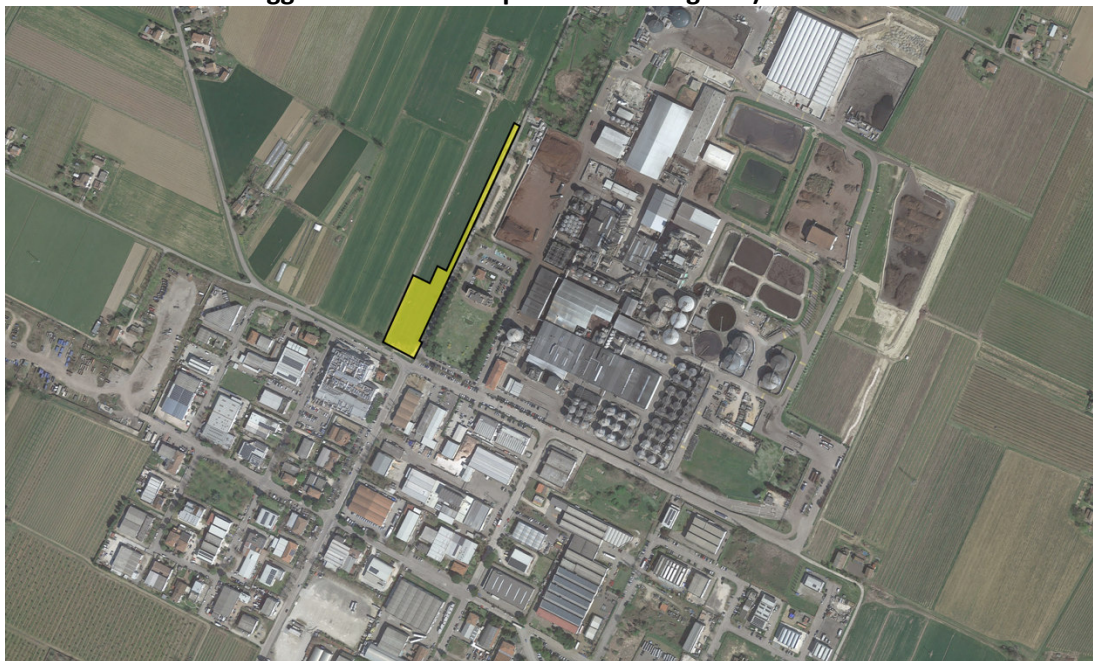
La relazione che segue costituisce la Valsat degli effetti ambientali potenziali relativi all'intervento secondo Art. 53 L.R. 24/2017 riguardante il progetto di una nuova area a parcheggio con parziale copertura di pannelli fotovoltaici su pensiline e di una nuova stazione fuel cell, da attuarsi tramite Procedimento Unico ex Art.53 della L.R. 21 dicembre 2017 nr. 24 e s.m.i., in quanto intervento di ampliamento dell'attività in area adiacente allo stabilimento "Scuderia Alpha Tauri s.p.a.", relativo alla localizzazione di opere non previste dagli strumenti Comunali ed oggetto quindi di variante alla pianificazione territoriale.

L'esigenza di Scuderia Alpha tauri S.p.A. di realizzare un nuovo parcheggio con una copertura parziale di pannelli fotovoltaici su pensiline e di una nuova stazione fuel cell, nasce da un più ampio progetto di riduzione dell'impatto ambientale complessivo dell'azienda e di risoluzione della problematica di mancanza di parcheggi dovuta all'incremento di personale avvenuto negli anni.

L'area oggetto di intervento è già consolidata e rientra nel Territorio Urbanizzato classificata come ambito di nuova previsione del PSC "nuovi insediamenti produttivi sovracomunali".

Essa è ubicata nella zona industriale del Comune di Faenza all'incrocio tra via Convertite e via Della Boaria (Img. 2.1). È delimitata da via della Boaria ad est, sul lato sud dalla strada Comunale di via Convertite, ad ovest da strada di proprietà privata ed infine con l'intervento soggetto a DILA secondo il Dlgs 28/2011 per l'installazione di impianto fotovoltaico a terra con potenza inferiore ad 1 MW. Sui confini Est e Sud il sedime interessato confina con il tessuto industriale del Comune di Faenza.

Img. 1.1 - Inquadramento dell'area di intervento (base immagine satellitare – scala adattata - ambito oggetto dello studio perimetrato in giallo)



Nello specifico sono stati considerati i seguenti strumenti:

- Il PTCP della Provincia di Ravenna;
- Il Piano Strutturale Comunale Associato (PSCA) dell'Unione della Romagna Faentina (Comuni di Faenza, Brisighella, Casola Valsenio, Castel Bolognese, Riolo Terme e Solarolo);
- Il RUE del Comune di Faenza.

Nello studio sono inoltre stati valutati gli effetti ambientali dell'intervento in relazione agli aspetti riguardanti:

- traffico
- rumore;
- qualità dell'aria;
- suolo sottosuolo acque superficiali e sotterranee
- vegetazione ecosistemi e paesaggio

Riguardo alla componente energia ed emissioni climalteranti l'obiettivo dell'intervento (unitamente agli altri programmati nel tempo dall'azienda) è quello di arrivare ad azzerare i consumi energetici diretti di combustibili fossili e indiretti imputabili alla fornitura di energia elettrica dalla rete. Tuttavia alla luce del fatto che trattandosi di una tecnologia innovativa soggetta ad una rigida copertura dei brevetti ad essa connessi, non è stato al momento possibile verificare, col fornitore del sistema a Fuel Cells, le potenziali emissioni di gas climalteranti, comunque associate al funzionamento dell'impianto. Quindi in estrema sintesi, pur riconoscendo che il sistema presenta indubbi benefici in termini di riduzione delle emissioni dirette o indirette associate allo stabilimento di Faenza, si preferisce in questa fase non trattare la componente rimandando ad approfondimenti successivi la definizione di un bilancio energetico-emissivo che tenga conto delle esternalità negative, eventualmente presenti.

Con riferimento alla determinazione dei potenziali impatti dovuti ai Campi Elettromagnetici (sia a Bassa Frequenza che ad Alta Frequenza) si specifica che la componente NON VIENE TRATTATA in quanto all'interno dell'area non è prevista permanenza prolungata di persone. Il DPCM 08/07/2003, infatti, fissa *Valori di Attenzione e Obiettivi di Qualità per luoghi adibiti a permanenze non inferiori a 4 ore giornaliere*. Con riferimento ai potenziali impatti imputabili al nuovo intervento, ovvero sorgenti CEM di progetto che potrebbero impattare recettori terzi esterni all'area, si specifica che i recettori si collocano a non meno di 30 metri dal confine dell'area e a una distanza significativamente superiore dalle sorgenti di progetto (Cabine MT/BT, Linee Interrate, etc etc). Per tali sorgenti, a tale distanza, di per sé, si può escludere qualsiasi forma di interferenza in termini di campi elettromagnetici. In estrema sintesi la componente Campi Elettromagnetici non viene trattata in quanto le sorgenti CEM, esistenti e di progetto, non interferiscono con luoghi adibiti alla permanenza di persone.

2 LA PROPOSTA E GLI ASPETTI PROGRAMMATICI

2.1 Principali caratteristiche del progetto

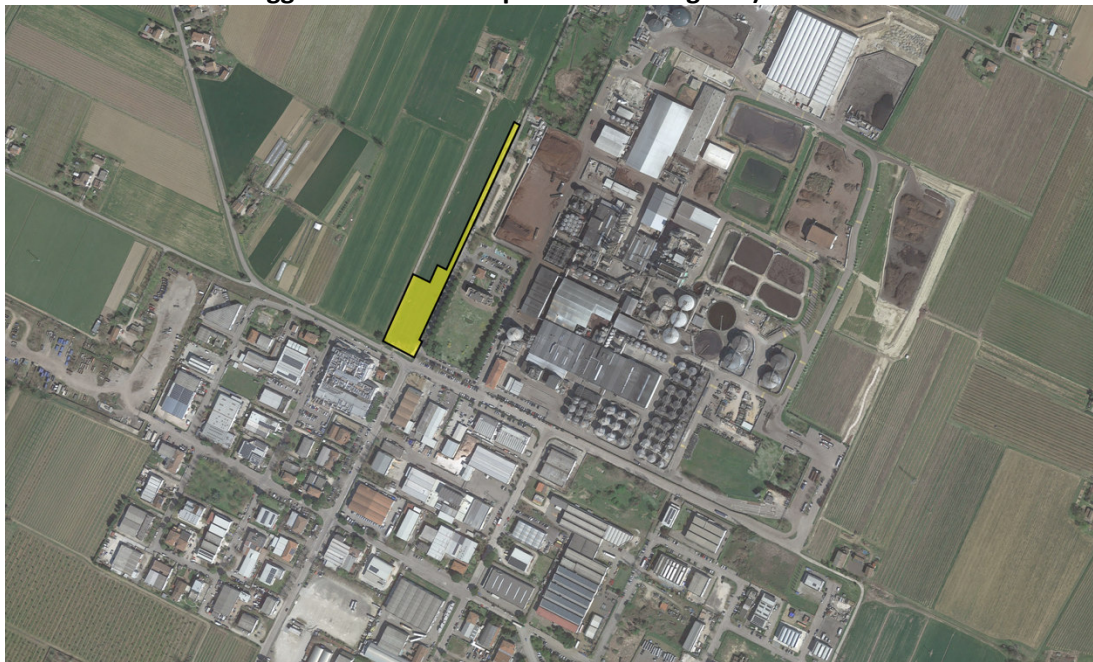
Oggetto della presente Valsat è il progetto di una nuova area a parcheggio con parziale copertura di pannelli fotovoltaici su pensiline e di una nuova stazione fuel cell, da attuarsi tramite Procedimento Unico ex Art.53 della L.R. 21 dicembre 2017 nr. 24 e s.m.i., in quanto intervento di ampliamento dell'attività in area adiacente allo stabilimento "Scuderia Alpha Tauri s.p.a.", relativo alla localizzazione di opere non previste dagli strumenti Comunali ed oggetto quindi di variante alla pianificazione territoriale.

L'esigenza di Scuderia Alpha tauri S.p.A. di realizzare un nuovo parcheggio con una copertura parziale di pannelli fotovoltaici su pensiline e di una nuova stazione fuel cell, nasce da un più ampio progetto di riduzione dell'impatto ambientale complessivo dell'azienda e di risoluzione della problematica di mancanza di parcheggi dovuta all'incremento di personale avvenuto negli anni.

L'area oggetto di intervento è già consolidata e rientra nel Territorio Urbanizzato classificata come ambito di nuova previsione del PSC "nuovi insediamenti produttivi sovracomunali".

Essa è ubicata nella zona industriale del Comune di Faenza all'incrocio tra via Convertite e via Della Boaria (Img. 2.1). È delimitata da via della Boaria ad est, sul lato sud dalla strada Comunale di via Convertite, ad ovest da strada di proprietà privata ed infine con l'intervento soggetto a DILA secondo il Dlgs 28/2011 per l'installazione di impianto fotovoltaico a terra con potenza inferiore ad 1 MW. Sui confini Est e Sud il sedime interessato confina con il tessuto industriale del Comune di Faenza.

Img. 2.1 - Inquadramento dell'area di intervento (base immagine satellitare – scala adattata - ambito oggetto dello studio perimetrato in giallo)



La superficie totale occupata dall'area di intervento è di 5.671 mq ovvero circa 0.57 ha di cui 2751 mq di area impermeabile del parcheggio privato e 685 mq di area impermeabile del parcheggio pubblico.

A corredo della progettazione è prevista la realizzazione di opere extra ambito costituite da un attraversamento pedonale che collegherà l'attuale viabilità pedonale di via Convertite al nuovo parcheggio fino all'ingresso della sede di Scuderia Alpha Tauri S.p.A.

Il progetto prevede la realizzazione delle seguenti infrastrutture:

- Parcheggio privato con Impianto fotovoltaico su pensiline (riquadro azzurro);
- Parcheggio pubblico (riquadro arancione);
- Stazione di produzione di energia elettrica Fuel Cell (riquadro verde);
- Opere extra ambito: Viabilità pedonale (riquadro rosso).



Unendo i costanti e importanti consumi dell'azienda con l'esigenza di migliorare energeticamente lo stabilimento e l'assenza di sufficienti posti auto a servizio di clienti e dipendenti, il proponente ha ritenuto strategico prevedere la realizzazione di parcheggi coperti parzialmente da pensiline fotovoltaiche, così da limitare il più possibile il consumo dei suoli, risolvendo le esigenze aziendali in un'unica soluzione.

Per questo l'intervento prevede la realizzazione di un parcheggio privato, aperto ed usufruibile a tutti durante il giorno e per questioni di sicurezza chiuso tramite sbarra al termine delle attività aziendali, in numero pari a 101 posti auto compresi di N. 2 posti auto persone a ridotta capacità motoria e N.2 colonnine per ricarica elettrica da 22 kW, completamente coperti da pensiline fotovoltaiche, che svolgono anche funzione ombreggiante.

L'impianto fotovoltaico su pensiline a copertura dei parcheggi avrà una potenza di circa 355 kWp per garantire una potenza totale di sistema (fotovoltaico a terra e fotovoltaico su pensiline) non superiore ad 1 MWp.

2.1.1 Dotazioni Territoriali e Parcheggio pubblico

La percentuale di area oggetto di cessione al Comune è stata calcolata sulla base dell'art. 24 della L.R. 20/2000 ed il RUE di Faenza, nello specifico viene richiesta una percentuale minima di Dotazioni Territoriali pari al 15% della Superficie Territoriale dell'intero intervento, a tal proposito la porzione da destinare ad area pubblica è stata individuata in prossimità della strada Comunale di via Convertite, destinando buona parte di essa ad uso parcheggio, ricavando 15 posti auto compresi di N.1 posto auto riservato a persone con ridotta capacità motoria e N.1 posto auto con predisposizione per futura installazione di colonnina di ricarica.

La porzione destinata a verde pubblico sarà posizionata in prossimità della via Convertite così come richiesto dall'art. 27 del RUE, essa potrà essere trattata come aiuola ed oggetto quindi di piantumazione di piante arbustive, con particolare attenzione nell'ostacolare la messa a dimora di alberi ad alto fusto essendo l'area coperta da sottoservizi.

Viene scelta questa sezione da destinare a verde pubblico poiché oltre a fungere da fascia di mitigazione a verde, richiesta peraltro all'interno dell'art. 26 del RUE di Faenza, nell'eventuale esigenza futura d'allargamento della Strada Comunale dovuta al già evidente aumento delle attività nell'area industriale.

L'accesso al parcheggio avverrà dalla nuova intersezione in fase di realizzazione su via Convertite così come meglio descritto negli elaborati grafici allegati alla presente.

2.1.2 Opere extra ambito - Attraversamento pedonale

Le opere extra ambito riguardano l'attraversamento pedonale atto al collegamento tra il parcheggio oggetto di intervento e lo stabilimento di Alpha Tauri che avverrà tra via della Boaria e via Convertite.

Seppur univoco attraversa dapprima via della Boaria sino all'aiuola esistente, la quale verrà modificata per dare continuità al camminamento, al secondo che attraversa via Convertite, l'intervento sarà corredato da apposita illuminazione pubblica.

2.1.3 Fuel Cell

Attualmente il calore per gli impianti di climatizzazione e produzione acqua calda sanitaria è fornito da scambiatore di calore alimentato sul primario da Rete di Teleriscaldamento urbano. L'intervento prevede la installazione di unità di produzione di Energia Elettrica mediante Fuel Cell, Celle a Combustibile, alimentate da Biometano. La Fuel Cell è un dispositivo elettrochimico che permette di ottenere energia elettrica direttamente da Biometano, senza che avvenga alcun processo di combustione termica. Oltre all'energia elettrica prodotto, la Fuel Cell genera un calore allo scarico catodico ad una temperatura di circa 348°C, disponibile per essere recuperato e trasferito ad un fluido termovettore (acqua calda).

Il calore recuperato mediante uno scambiatore di calore a bordo unità, che trasferisce il calore dagli scarichi delle Fuel Celle al fluido termovettore, viene trasportato mediante tubazioni interrate da Teleriscaldamento, al secondario dello scambiatore di calore alimentato sul primario da Teleriscaldamento e utilizzato come sorgente primaria di calore per le attività dello stabilimento.

Funzionamento e caratteristiche della Fuel cell sono descritti nel dettaglio nell'elaborato "PU.RT.01" della Proposta di Variante.

2.1.4 Gestione delle acque meteoriche

L'area del parcheggio è divisa in due sotto aree per via di un'aliquota di superficie in cessione al pubblico. Il progetto prevede due reti di scarico acque meteoriche, progettate per il parcheggio in area privata e per il parcheggio in area pubblica.

Il sedime occupato dal parcheggio che verrà ceduto al **pubblico** avrà una superficie di terreno permeabile trasformato pari a 685 mq (0.0685 ha) i quali verranno resi impermeabili. In ottemperanza alle norme di piano è stato progettato un sistema di laminazione che garantirà una volumetria di almeno 34.25 mc in rispetto all'Art.20 del PAI il quale prescrive che vi sia un

invaso di 500 mc * ha di superficie trasformata/impermeabile. Lo sviluppo della rete di raccolta sarà di 34.70 m garantendo un volume utile di vaso di circa 39 mc. Il recapito avverrà in un fosso presente sul confine Sud di proprietà del lotto in adiacenza a via Convertite, che drena le acque della piattaforma stradale oltre che quelle del campo, e che vista l'interferenza con il nuovo sedime del parcheggio, verrà tombinato con una tubazione in PVC SN8 DN 400 mm, che si innesterà nel tratto tombinato del Canale Cantrighetto Secondo.

Il sedime occupato dal parcheggio **privato** avrà una superficie di terreno permeabile trasformato pari a 2571 mq (0.2571 ha) i quali verranno resi impermeabili. In ottemperanza alle norme di piano è stato progettato un sistema di laminazione che garantirà una volumetria di almeno 128.55 mc in rispetto all'Art.20 del PAI il quale prescrive che vi sia un vaso di 500 mc * ha di superficie trasformata/impermeabile. Il volume di laminazione verrà garantito dal posizionamento di scatolari in calcestruzzo prefabbricato che caratterizzeranno la rete di raccolta acque meteoriche. Lo sviluppo di detta rete di raccolta sarà di 172.70 m garantendo un volume utile di vaso di circa 142.40 mc. La tubazione sarà dotata di valvola di non ritorno tipo Clapet prima dell'immissione nel tratto tombinato del canale Cantrighetto Secondo.

Il dimensionamento e la verifica della rete di smaltimento acque meteoriche sono descritti nel dettaglio nell'elaborato "PU.RT.01" della Proposta di Variante.

2.2 Riepilogo dei Parametri e delle dotazioni territoriali

Per quanto riguarda il rispetto degli standard urbanistici proposti per l'intero progetto, sviluppato come procedimento unico secondo Art. 53 L.R. 24/2017, si riportano a seguito i valori complessivi di tutte le superfici e le verifiche del rispetto dei parametri e degli standard previsti dalla variante urbanistica (come rappresentati nell'Elaborato "PU.RT.04b - Relazione con dimostrazione degli standard" del presente Art. 53:

- Parametri fondamentali ambito
 - Superficie territoriale intervento ST 5.670,00 mq.
 - Superficie fondiaria SF 4.759,00 mq.
 - Dotazioni Territoriali DT 911,00 mq
- Dotazioni Territoriali richieste
 - Secondo l'art. 24 della L.R. 20/2000 ed il RUE di Faenza si richiede una cessione delle aree corrispondente al 15% della Superficie Territoriale dell'intervento:
 - DTminime = ST X 5% = 850,50 mq
 - DTprogetto/ST = 911,00 /5.670,00 = 16,07% >15% (DTminime)
- Superfici di progetto
 - PV – Area Parcheggio Privato ad uso pubblico
 - SU = 0,00 mq.
 - SA = 0,00 mq.

- SC = 0,00 mq.
- Scop= 0,00 mq.
- PB – Area Parcheggio Pubblico
 - SU = 0,00 mq.
 - SA = 0,00 mq.
 - SC = 0,00 mq.
 - Scop=0,00 mq.

- Superficie permeabile prestazione di sostenibilità

Facendo riferimento al RUE - Titolo VII – Obiettivi di qualità, art. 26:

- Punto 2 “Trattenimento acqua”, lett. a inquadrandosi ‘intervento come incremento di superficie impermeabile superiore al 25%” occorre prevedere vacini di laminazione aperti o sistemi interrati che trattengano le acque per poi rilasciarle con minime sezioni di deflusso che garantiscano la tenuta dei ricettori. Si veda in merito il par. 2.1.4 Gestione delle acque meteoriche.
- Punto 3 “Prestazioni di sostenibilità” lettera a. in merito alla riduzione dell’impatto edilizio, inquadrandosi l’intervento come incremento di superficie impermeabile superiore al 25% richiedendo quindi una permeabilità dei suoli pari a 30% della Superficie Fondiaria; essendo il lotto di intervento di dimensioni limitate, si propone all’interno della presente Variante urbanistica che il 30% di permeabilità profonda venga calcolato sulla Superficie Territoriale.

Superfici e verde privato con permeabilità profonda 1.648,22 mq.

Superfici e verde pubblico con permeabilità profonda 249,48 mq.

La percentuale di sup. permeabile è pertanto pari a

Sperm/ST = 1.897,70 /5.670,00 = 33,47% >30% (Perm. minima)

- Alberature

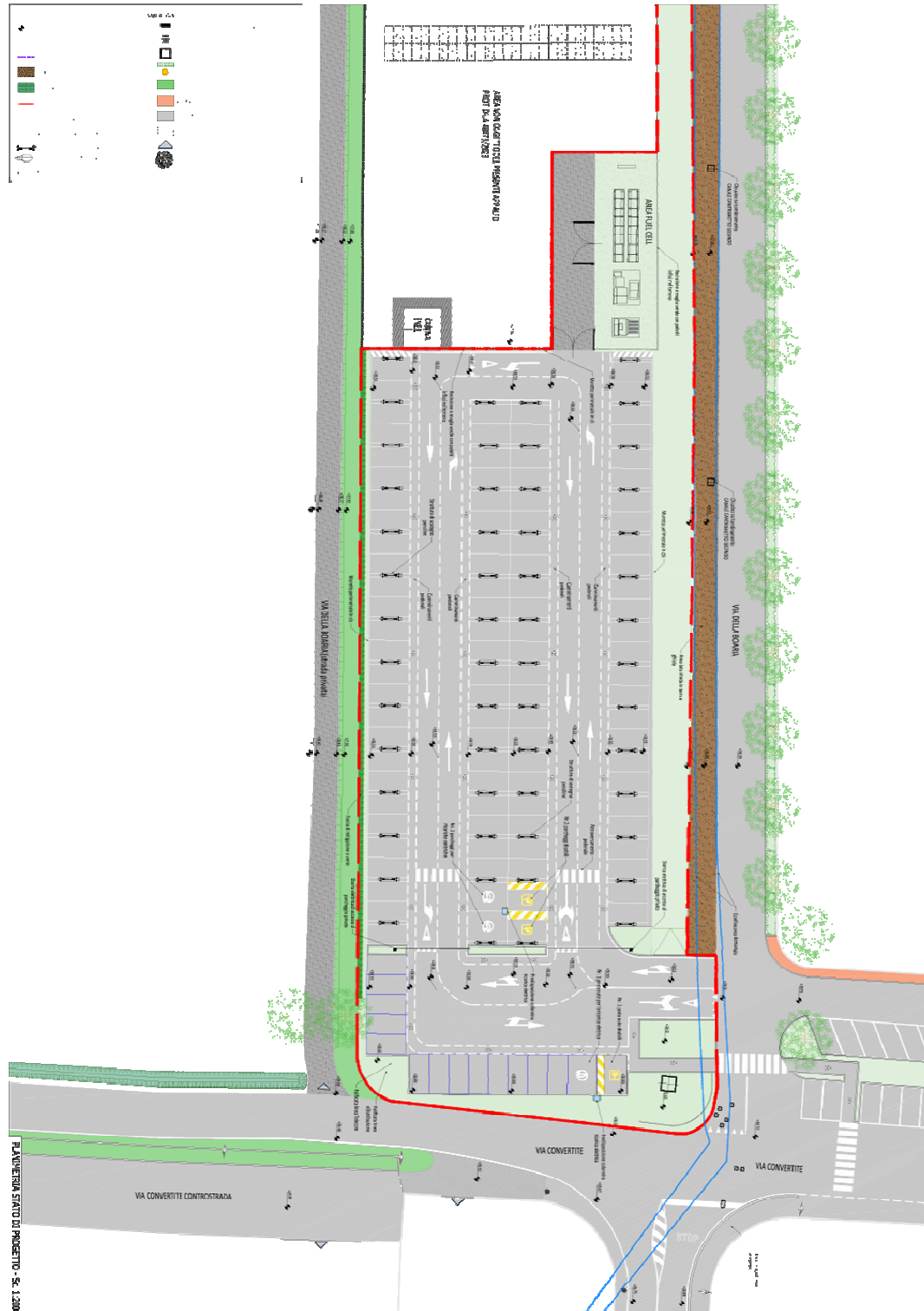
Facendo riferimento al RUE - Titolo VII – Obiettivi di qualità, art. 26 comma 3:

Si applica unicamente ad interventi riguardanti aumento di Superficie Utile; l’intervento oggetto del presente art.53, come si evince dal punto 4, non ha incremento di superficie.

Tenendo invece conto delle specifiche Tav.P.5 art.75/11 riguardanti l’inserimento di fasce di mitigazione a verde lungo i lotti con funzione di schermature e filtro, verrà posizionata lungo la strada privata di via della Boaria siepe autoctona, nel lato opposto non è possibile posizionare alcuna piantumazione essendo l’area rientrante nella fascia di rispetto dello scolo Consorziale “Cantrighetto”

Fascia di mitigazione a verde 82,36 ml.

Img. 2.2 - Planimetria generale di progetto (scala adattata)



SIMBOLOGIA			
	QUOTA ALTIMETRICA		POZZETTO A CADITOIA A BOCCA DI LUPO ESISTENTE
	RECINZIONE ESISTENTE		POZZETTO CADITOIA ESISTENTE
	FASCIA DI RISPETTO METANODOTTO SNAM		POZZETTO DI ISPEZIONE PREFABBRICATO CON CHIUSINO
	PAVIMENTAZIONE TERRENO E PIETRE		SIEPE ESISTENTE
	FOSSO/CANALE DI SCOLO		PALIFICATA LINEA ENEL/TELECOMUNICAZIONI
	AREA DI INTERVENTO (PERIMETRO ART.53)		AREE VERDI MODIFICATE
	AREE LOTTI PRIVATI/PUBBLICI		MARCIAPIEDE PEDONALE ESISTENTE
	IN CORSO DI ESECUZIONE Prot. DILA 48073/2023		CARREGGIATA ESISTENTE
	FONDAZIONE PENSILINE CON COPERTURA FOTOVOLTAICA		AREA FUEL CELL IN GHIAIA
	LAMPIONE ILLUMINAZIONE PUBBLICA ESISTENTE		INGRESSO AREA PRIVATA
	MODULO PANNELLO FOTOVOLTAICO DILA 48073/2023		ALBERATURA ESISTENTE

3 GLI EFFETTI AMBIENTALI ATTESI

3.1 Viabilità e Traffico

Con lo scopo di migliorare le attività e la funzionalità dello stabilimento “Scuderia Alpha Tauri s.p.a.”, è stata avviata la progettazione per una nuova area di parcheggio e di una stazione di produzione di energia elettrica, in un’area adiacente allo stabilimento.

L’esigenza nasce dall’intento di ridurre l’impatto ambientale delle attività dell’azienda e di sopperire alla mancanza di parcheggi dovuta all’incremento di personale avvenuto nel corso degli anni.

L’intervento prevede la realizzazione di un parcheggio privato, aperto ed usufruibile a tutti durante il giorno, chiuso tramite sbarra al termine delle attività aziendali, con capienza pari a 101 posti auto comprensivi di 2 posti auto per persone a ridotta capacità motoria e 2 colonnine per ricarica elettrica.

Contiguo al parcheggio privato sarà realizzato un parcheggio pubblico composto da 15 posti auto comprensivi di 1 posto auto riservato a persone con ridotta capacità motoria e 1 posto auto con predisposizione per futura installazione di colonnina di ricarica.

Nell’intorno dell’area di progetto il traffico tipico non impegna in modo particolare la viabilità esistente, che permane in condizione di deflusso libero per la maggior parte della giornata. Leggeri incrementi si verificano per limitati intervalli di tempo al di fuori degli orari di picco canonici, senza mai dare luogo a rilevanti fenomeni di congestione.

In termini di traffico indotto, la nuova infrastruttura dedicata alla sosta non comporterà alcun incremento dei flussi veicolari che attualmente insistono sulle strade circostanti determinando, per funzione ed ubicazione, un mero trasferimento della sosta da sedime pubblico a privato.

Oltre a ciò, l'estrema vicinanza con la sede produttiva e la predisposizione del percorso pedonale protetto, non genererà alcun traffico "parassita" per il raggiungimento della sede, sia da parte dei dipendenti che degli eventuali ospiti/visitatori.

La realizzazione del nuovo parcheggio contribuirà ad una riorganizzazione "naturale" della sosta nelle aree pubbliche limitrofe, favorendo così la sosta legale ed ordinata ed incrementando il livello di sicurezza della circolazione per tutte le tipologie d'utenza.

In conclusione, sulla base delle analisi, delle verifiche e delle considerazioni esposte nei paragrafi precedenti, è possibile affermare che il progetto è ampiamente sostenibile e compatibile con l'assetto viabilistico attuale, non determinando alcun incremento di traffico rispetto ai livelli attualmente esistenti.

3.2 Inquinamento Acustico

Il paragrafo che segue contiene l'analisi della componente rumore relativa al progetto di ampliamento dell'insediamento produttivo Scuderia Alpha Tauri S.P.A. a Faenza (RA), sviluppato come procedimento unico secondo Art. 53 L.R. 24/2017.

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo parcheggio con parziale copertura di pannelli fotovoltaici su pensiline e di una nuova stazione fuel cell. L'esigenza di Scuderia Alpha Tauri S.p.A. di realizzare queste infrastrutture nasce da un più ampio progetto di riduzione dell'impatto ambientale complessivo dell'azienda e di risoluzione della problematica di mancanza di parcheggi della zona. L'area oggetto di interesse è ubicata nella zona industriale del Comune di Faenza all'incrocio tra via Convertite e via Della Boaria.

L'intervento prevede la realizzazione di un parcheggio privato, aperto ed usufruibile a tutti durante il giorno, chiuso tramite sbarra al termine delle attività aziendali, con capienza pari a 101 posti auto comprensivi di 2 posti auto per persone a ridotta capacità motoria e 2 colonnine per ricarica elettrica.

Contiguo al parcheggio privato sarà realizzato un parcheggio pubblico composto da 15 posti auto comprensivi di 1 posto auto riservato a persone con ridotta capacità motoria e 1 posto auto con predisposizione per futura installazione di colonnina di ricarica.

L'analisi ha come avuto come scopo, una volta analizzato lo scenario attuale, la verifica di compatibilità dell'intervento oggetto di verifica.

Per la definizione degli scenari di riferimento, si è proceduto a una caratterizzazione dell'intorno territoriale al fine di individuare i ricettori potenzialmente disturbati.

Gli scenari analizzati sono i seguenti:

- scenario attuale
- scenario di progetto

Allo stato attuale la zona è classificata in III Classe – Ambiti agricoli, con limiti normativi da rispettare di 60 dBA nel periodo diurno e 50 dBA in quello notturno.

Il clima acustico attuale è prevalentemente correlato al contributo delle sorgenti di tipo lineare costituite da via della Boaria e via Convertite nonché delle molteplici realtà produttive e di servizi che si svolgono nelle vicinanze dell'area di progetto.

In considerazione del fatto che il nuovo parcheggio con parziale copertura di pannelli fotovoltaici su pensiline e di una nuova stazione fuel cell appartengono al progetto di ampliamento dell'insediamento produttivo di Scuderia Alpha Tauri S.P.A. appare opportuno inserire l'insediamento di progetto in una IV classe acustica, la stessa classe cui appartiene la zona di Scuderia Alpha Tauri S.P.A, proponendo perciò una variante della Classificazione Acustica del Comune di Faenza relativamente all'area di intervento.

In termini di traffico indotto, la nuova infrastruttura dedicata alla sosta non comporterà alcun incremento dei flussi veicolari che attualmente insistono sulle strade circostanti determinando, per funzione ed ubicazione, un mero trasferimento della sosta da sedime pubblico a privato.

Oltre a ciò, l'estrema vicinanza con la sede produttiva e la predisposizione del percorso pedonale protetto, non genererà alcun traffico "parassita" per il raggiungimento della sede, sia da parte dei dipendenti che degli eventuali ospiti/visitatori.

La realizzazione del nuovo parcheggio contribuirà ad una riorganizzazione "naturale" della sosta nelle aree pubbliche limitrofe, favorendo così la sosta legale ed ordinata ed incrementando il livello di sicurezza della circolazione per tutte le tipologie d'utenza.

Dal punto di vista acustico ciò si traduce nel non aumento delle emissioni acustiche.

L'area fuel cell sarà composta da un impianto situato all'aperto che riceverà bio gas metano che verrà inviato a delle celle nelle quali avviene un procedimento chimico che produrrà energia elettrica e, di conseguenza, calore. L'energia elettrica sarà convogliata all'interno dei trasformatori della cabina e successivamente alla sede di Alpha Tauri tramite cavidotti esistenti.

Il calore sarà convogliato direttamente alla sede di Alpha Tauri tramite tubazioni da posare ed il processo di produzione dell'energia elettrica non comporta una combustione.

Al momento non sono noti dettagli relativi all'area fuel cell tali da valutarne un eventuale impatto acustico.

La proposta progettuale può essere ritenuta coerente con gli obiettivi di sostenibilità della pianificazione di riferimento in tema di rumore.

3.3 Inquinamento Atmosferico

L'analisi ha riguardato la valutazione dello stato di qualità dell'aria nel sito oggetto di studio e la verifica degli effetti significativi sull'atmosfera relativamente al nuovo parcheggio a servizio della Scuderia Alpha Tauri nel comune di Faenza.

Gli inquinanti analizzati sono quelli tipici delle aree urbane, particolarmente critici in quanto presenti in quantità significative o in quanto maggiormente nocivi, considerati dalla normativa più recente in materia. In particolare, si tratta di: Ossidi di Azoto (NOx), Particolato Fine (PM10 e PM2.5).

Gli scenari di riferimento significativi da considerare per la specifica componente ambientale sono i seguenti:

- scenario attuale rappresenta lo scenario ante operam relativo al comparto oggetto di valutazione;

- scenario futuro di progetto, realizzato considerando le previsioni insediative contenute nella proposta progettuale del nuovo parcheggio.

La qualità dell'aria nello scenario attuale nell'ambito di analisi è stata caratterizzata sulla base della zonizzazione provinciale e dei dati ottenuti tramite la rete di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico della provincia di Ravenna.

La Regione Emilia Romagna con la Delibera della Giunta regionale del 27/12/2011, n. 2001 ripartisce il territorio regionale in un "Agglomerato" ed in tre zone omogenee: la zona "Appennino", la zona "Pianura Ovest" e la zona "Pianura Est" (ALLEGATO 2 - B). Rispetto tale zonizzazione, l'ambito di studio si trova nella pianura est e ricade nella zona di superamento PM10. Inoltre, dal punto di vista della collocazione, l'area di interesse, è situata all'interno del vasto polo produttivo della zona ovest di Faenza.

I valori rilevati nelle centraline esaminate per i vari inquinanti, possono dunque essere presi come riferimento per fornire una prima caratterizzazione di massima della qualità dell'aria nella situazione attuale in prossimità del sito oggetto di studio.

Per quanto riguarda l'**NO2**, il valore limite è sempre rispettato nel decennio precedente, e dal 2015 si ha un trend in diminuzione della media annuale in tutte le stazioni che si è assestato negli ultimi anni, anche se il valore dell'OMS non è mai rispettato.

Diversamente accade per il **PM10**, che mostra invece superamenti oltre il limite giornaliero che negli ultimi anni hanno ecceduto più volte i 35 giorni indicati come numero massimo; Sono comunque incoraggianti i valori registrati negli ultimi 2 anni analizzati (2021 e 2022), dove solo la stazione di San Vitale registra un superamento del limite giornaliero, mentre il limite della media annuale è stato rispettato in tutte le postazioni. La stazione di Parco Bertozzi in particolare, presenta valori in linea con il trend degli ultimi 4 anni.

Per il **PM2.5**, infine, nel 2022 il valore limite della media annuale del PM2.5 (25 µg/m³) è stato rispettato in tutte le postazioni, così come il "limite indicativo" (20 µg/m). Non è invece rispettato in nessuna postazione il valore guida dell'OMS-AQG, più restrittivo (5 µg/m³).

In conclusione, dall'indagine svolta sui dati di monitoraggio della RRQA, la situazione atmosferica relativa all'area oggetto di studio, data anche la presenza del grande polo industriale, potrebbe essere interessata, in particolari condizioni meteo sfavorevoli, da fenomeni di concentrazione tali da poter comportare un superamento dei limiti. Viene confermato che l'elemento di maggiore criticità è dato dalle concentrazioni di polveri sottili, per i quali si registrano superamenti dei limiti normativi, in particolare per il PM10, anche se per essi si può intravedere una tendenza a valori decrescenti a partire dal 2015 ed una stabilità negli ultimi due anni.

Per quel che riguarda la compatibilità dell'intervento, L'esigenza di Scuderia Alpha tauri S.p.A. di realizzare questa infrastruttura nasce da un più ampio progetto di riduzione dell'impatto ambientale complessivo dell'azienda e di risoluzione della problematica di mancanza di parcheggi della zona.

In termini di carico urbanistico indotto, l'opera di urbanizzazione non prevede nuovi flussi veicolari attratti/generati rispetto a quelli attuali, ma unicamente un riassetto della sosta e delle infrastrutture già a servizio della stessa Alpha Tauri.

L'opera rende quindi migliorativa la situazione esistente per via dell'attuale scarsità di posti auto.

La nuova opera vedrà inoltre una parziale copertura di pannelli fotovoltaici su pensiline e di una nuova stazione fuel cell. Da segnalare, in adiacenza all'area di intervento e in fase di realizzazione, un impianto di auto produzione di energia elettrica pulita oggetto di pratica DILA secondo l'art. 6bis D.lgs 28/2011 pari a 650KWp.

L'impianto fotovoltaico su pensiline a copertura dei parcheggi avrà una potenza di circa 355 kWp. Nella stazione fuel cell, il bio gas metano viene inviato a delle celle nelle quali avviene un procedimento chimico che produce energia elettrica e di conseguenza calore. L'energia elettrica sarà convogliata all'interno dei trasformatori della cabina e successivamente alla sede di Alpha Tauri tramite cavidotti esistenti. Il calore invece sarà convogliato direttamente alla sede di Alpha Tauri tramite tubazioni da posare. Complessivamente a parità di energia elettrica e termica prodotta, il sistema di Cogenerazione a Fuel Cell, riduce l'impiego di Energia Primaria rispetto allo stato attuale e riduce le emissioni di CO₂, rispetto al mix di produzione nazionale, grazie anche all'impiego di Biometano.

Dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico non vi è quindi un aumento di emissioni dovuto alla realizzazione del parcheggio, anzi, l'utilizzo degli accorgimenti impiantistici sopradescritti permetteranno una riduzione della richiesta di elettricità prodotta da combustibili fossili. L'uso del fotovoltaico a terra, del fotovoltaico su pensiline e della fuel cell coprirà il consumo elettrico totale richiesto dall'azienda.

Il progetto prevede altresì opere a verde per una superficie pari a 1895mq. A tal proposito verrà posizionata lungo la strada privata di via della Boaria una siepe autoctona con funzione di schermature e filtro.

Ricordiamo inoltre che l'ambito di studio è collocato in un'area fortemente industrializzata. La fonte principale di inquinamento atmosferico nell'area di intervento è costituita infatti proprio dal polo industriale.

In conclusione, facendo riferimento a quanto sopra descritto, si può ritenere che la proposta progettuale di realizzazione del nuovo parcheggio, non determini aumento di emissioni in atmosfera, non rappresentando quindi un elemento di criticità dal punto di vista della qualità dell'aria nell'ambito di studio considerato e che sia sostanzialmente coerente con il PAIR 2020.

L'opera qui descritta non comporta una modifica delle condizioni in essere della qualità dell'aria ma, la vicinanza con il polo industriale, fa sì che la situazione atmosferica potrebbe essere interessata da fenomeni di concentrazione tali da comportare un innalzamento dei valori.

Per quel che concerne gli obiettivi di sostenibilità descritti nella VALSAT del PSC, vengono considerati come settori di interesse quelli delle infrastrutture e zone produttive e riguardano in particolare la protezione dell'atmosfera con l'obiettivo di stabilizzare e ridurre progressivamente le emissioni di gas climalteranti.

Il progetto del nuovo parcheggio a servizio dell'Alpha Tauri, oltre a non comportare nuovi flussi veicolari attratti/generati dall'intervento con conseguenti emissioni in atmosfera, vedrà la realizzazione sia di una parziale copertura di pannelli fotovoltaici su pensiline di 355 kWp, sia di una nuova stazione fuel cell per la produzione di energia. Il progetto prevede altresì opere a verde per una superficie pari a 1895mq con funzione di schermature e filtro.

Tali accorgimenti sono diretti verso una maggiore protezione dell'atmosfera mirando ad una riduzione della richiesta di elettricità prodotta da combustibili fossili.

Vengono quindi rispettati e perseguiti gli obiettivi di sostenibilità sopradescritti al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e non peggiorare la qualità dell'aria.

3.4 Suolo – Sottosuolo - Acque

L'area oggetto del Piano di Sviluppo Aziendale è situata su un terreno agricolo in corrispondenza di un'area pianeggiante, caratterizzata dal punto di vista geologico dalla presenza di sedimenti prevalentemente limoso-sabbiosi, appartenenti al Subsistema di Ravenna (AES8).

Dai risultati delle 2 prove penetrometriche statiche CPTu eseguite in sito dal Dott. Geol. Franchi è emerso che il sottosuolo risulta caratterizzato da terreni a granulometria fine, con prevalenza di terreni coesivi argillosi e argilloso-limosi nei primi 5 metri di profondità e tra -14 e -17,5 m dal p.c. Si rileva inoltre la presenza di terreni sensitivi tra -9 e -14 m di profondità dal p.c, a cui è associato un drastico decremento dei valori di resistenza. Nella restante parte del sottosuolo indagato, risultano predominanti i terreni granulari sabbioso-limosi e limoso sabbiosi fino alla massima profondità investigata (20 m) con un progressivo miglioramento dei parametri di resistenza con la profondità.

La verifica della stabilità del sito nei confronti della liquefazione ha prodotto valori di LPI molto alti secondo le classi di rischio di Sonmez (2003).

Dal punto di vista geomorfologico, in riferimento alla carta geomorfologica del PSC 2009 a scala 1.50.000, si può notare che l'area di studio ricade all'interno delle "aree alluvionate terrazzate intravallive e della media pianura", caratterizzate da una tessitura limoso-sabbiosa. L'attuale morfologia del territorio rappresenta il risultato di un intenso rimodellamento antropico dovuto in particolare ad attività di bonifica che hanno obliterato gli originali lineamenti geomorfologici, andando a sostituire l'intero reticolo idrografico naturale con un denso reticolo artificiale.

L'area ricade all'interno delle "Zone di attenzione per liquefazione di tipo 1 - ZALQ1", in particolare nella Zona 2025: *Media e bassa pianura con successioni di alluvioni prevalentemente fini (AES8, AES8a), con locali intervalli di sabbie e/o sabbie ghiaiose sature nei primi 25 m. Substrato sismico alluvionale "non rigido" a profondità ≥ 120 m (Pianura 2)*; l'area in studio è inoltre inserita all'interno delle zone con un $IL > 2$ e ≤ 5 .

Per la caratterizzazione sismica sito specifica, sono state svolte sull'area in esame da parte del Dott. Geol. Franchi un'indagine sismica a rifrazione con metodologia MASW e un'acquisizione sismica passiva a stazione singola di microtremore ambientale e analisi HVSR. L'analisi congiunta dei risultati delle due prove geofisiche ha evidenziato che i terreni del primo sottosuolo presentano una VS_{30} pari a 231 m/sec. Pertanto ricadono nella Categoria C.

Per l'area in esame è stata calcolata un'accelerazione massima al sito pari a 2,81 m/s² per lo stato limite SLV, con cui sono stati ricavati il coefficiente sismico orizzontale (kh) e verticale (kv), rispettivamente pari a 0,080 e 0,040.

La ricostruzione storica delle attività svolte sul sito ha permesso di affermare che l'area ha mantenuto un uso del suolo di tipo agricolo fin dagli anni 70 e si ritiene che non siano occorse manomissioni di tipo antropico ad eccezione delle normali pratiche agricole.

Dal punto di vista idrogeologico il territorio faentino è attraversato dai Fiumi Lamone e Senio, rispettivamente a sudest e ovest dell'area in studio. Il territorio è inoltre contraddistinto dalla presenza di numerosi canali, fra cui il canale di scolo consorziale Cantrighetto Secondo, che scorre nelle immediate vicinanze dell'area in studio.

Tramite la consultazione della carta della subsidenza del PSC (2009), nell'area in esame sono stati rilevati fenomeni di subsidenza dell'ordine di -10/-19 mm/anno.

L'area in oggetto appartiene al Corpo Idrico: 0532ER-DQ2-CC, conoide Lamone Confinato (RA89-00). Per la stessa è stata evidenziata, sulla base dei dati Arpae Emilia-Romagna del 2020, una piezometria dell'ordine dei 20-30 m per acquiferi liberi e confinati superiori. La falda principale presenta una soggiacenza dell'ordine di 10-20 m dal p.c.

Durante le indagini geognostiche eseguite sull'ambito in studio, è stata rilevata la presenza della falda freatica superficiale tra -2,70 m - 3,30 m dal piano campagna.

Nel caso dell'acquifero confinato della conoide Lamone (0532ER-DQ2-CC), la valutazione dello SQUAS e dello SCAS nel sessennio 2014-2019 da parte di Arpae Emilia-Romagna è stata in entrambi i casi BUONA, con un livello di confidenza medio, determinando quindi un BUONO stato complessivo.

L'area in studio non rientra in alcun settore di ricarica, e non figura né tra le Aree allagate (secondo DGR 1017/1998), né tra le zone soggette a vincolo idrogeologico (DGR 1170/2000). Inoltre, la stessa non rientra tra le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola e in prossimità dell'area di studio non si rileva la presenza di captazioni di acque sotterranee per uso acquedottistico.

Tramite la consultazione della carta della vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento del PSC (2009), si è potuto notare che l'area in esame si trova in prossimità di una "Zona produttiva", ma non si riscontrano comunque particolarità da segnalare relativamente alla vulnerabilità degli acquiferi, eccezion fatta per la presenza a breve distanza di un'azienda classificata come "a rischio di incidente rilevante".

L'area oggetto d'intervento è ricompresa all'interno dello scenario di pericolosità di media probabilità M-P2, di cui agli "Scenari di pericolosità nelle aree allagabili" del PGRA del Comune di Faenza per l'ambito di riferimento relativo al reticolo idrografico naturale secondario; risulta invece esclusa da ogni scenario per l'ambito di riferimento relativo al reticolo idrografico naturale principale.

Per quanto riguarda la Mappa del rischio potenziale del PGRA l'area di studio non risulta interessata da alcuna classe di rischio.

L'area in studio non rientra tra le aree di potenziale allagamento (art. 6) e non si trova nemmeno all'interno delle distanze di rispetto dei corpi arginali (art. 10) del Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico.

Tramite la consultazione della carta della Sicurezza del Territorio del PSC (2009), si è potuto notare che l'area in esame è esclusa da ogni classe di pericolosità idraulica.

Le acque piovane raccolte all'interno dell'area oggetto della presente relazione sono sostanzialmente riconducibili ad acque meteoriche di dilavamento non soggette al DGR 286/2005 provenienti dal piazzale e dagli stalli del parcheggio.

Il sistema di laminazione in progetto nell'area pubblica garantirà una volumetria di almento 34,25 m³ in rispetto all'Art.20 del PAI il quale prescrive che vi sia un vaso di 500 m³ * ha di superficie trasformata/impermeabile.

Il volume di laminazione verrà garantito dal posizionamento di scatolari in calcestruzzo prefabbricato di dimensioni interne h75x150 cm aventi un'area di 1.125 m² che caratterizzeranno la rete di raccolta acque meteoriche. Lo sviluppo di detta rete di raccolta sarà di 34.70 m garantendo un volume utile di vaso di circa 39 m³.

Nell'area privata, invece, il sistema di laminazione in progetto garantirà una volumetria di almento 128,55 m³. In questo caso il volume di laminazione verrà garantito dal posizionamento di scatolari in calcestruzzo prefabbricato di dimensioni interne h75x110 cm aventi un'area di 0.825 m² che caratterizzeranno la rete di raccolta acque meteoriche. Lo sviluppo di detta rete di raccolta sarà di 172.70 m garantendo un volume utile di vaso di circa 142.40 m³.

L'intervento è stato progettato avendo a riferimento gli obiettivi del PSC nel tentativo di minimizzare l'impiego di suolo, di realizzare impianti di produzione di energia ad alta efficienza e da fonti rinnovabili e di migliorare le dotazioni a parcheggio dell'attuale stabilimento Alpha Tauri, ricadente nell'ambito del PSC "Ambito produttivo comunale da riqualificare". Prevedendo una trasformazione di gran lunga meno impattante di quelle ipotizzate nel PSC, si può affermare che la proposta sia compatibile con gli obiettivi della VALSAT del PSC.

3.5 Verde, ecosistemi e paesaggio

Il progetto si inserisce in un ambito suburbano interposto tra l'area produttiva di Faenza, presente a sud e ad est, e le prime compagini rurali agricole della pianura romagnola, a nord e ad ovest.

L'inquadramento svolto nei paragrafi precedenti ha consentito di caratterizzare il contesto territoriale e le valenze relative alle tematiche indagate: l'area di intervento non presenta particolare valore per la componente.

In particolare, si è evidenziato che l'area interessata dal progetto sia un'area agricola a seminativo, caratterizzata da elementi paesaggistici piuttosto semplificati, tipici della pianura coltivata in maniera estensiva (orizzonti piani, rari elementi verticali rappresentati da nuclei rurali con alberature di corredo, macchie arboreo-arbustive legate quasi unicamente ai corsi d'acqua). Inoltre, la prossimità dell'ambito interessato dalla trasformazione all'insediamento produttivo esistente, accentua il carattere di elevata antropizzazione del paesaggio, frammentato da infrastrutture ed insediamenti.

È stato individuato un solo elemento appartenente al sistema di canali e/o scoli secondari: il Canale Cantrighetto II (che delimita il lato est dell'Ambito) per lo più privo di elementi vegetazionali significativi a livello biogeografico, che comunque resterà esterno alle opere progettuali e per cui è prevista una fascia di rispetto di 5 m.

Si richiamano sinteticamente i principali elementi evidenziati:

- per ciò che riguarda il *tema paesaggistico* il contesto presenta degli elementi di semplificazione e antropizzazione legati all'uso agricolo estensivo, alle infrastrutture presenti ed alle aree industriali insediate, e appare privo di elementi naturalistici di rilievo. In adiacenza all'Ambito ma esterno ad esso è presente il Canale Cantrighetto Secondo.
- per ciò che riguarda il *sistema vegetazionale* si evidenzia che l'intero Ambito interessato dalla trasformazione è attualmente un'area agricola coltivata e praticamente priva di vegetazione con rilevanza naturalistica. Inoltre, per quanto riguarda le attività agricole attualmente svolte all'interno dell'area, si evidenzia la scarsa idoneità delle stesse dovuta alla prossimità dell'area produttiva e delle infrastrutture stradali;
- per ciò che riguarda il *tema degli ecosistemi* l'ambito si trova all'interno degli "Agroecosistemi a cui attribuire funzioni di riequilibrio ecologico" come elemento di progetto definiti dalla pianificazione (PTCP). In prossimità dell'ambito, si estende una vasta area agricola di pianura (seminativi e colture legnose), per cui la sporadica vegetazione arborea di corredo le conferisce un ridotto rilievo percettivo.

Dalla pianificazione vigente (PTCP, PSC-RUE) possono trarsi le seguenti indicazioni:

- La previsione di elementi di valorizzazione e di potenziamento ecologico e naturalistico del territorio, rispetto alla situazione attuale, anche al fine di realizzare una "mediazione" tra le aree da urbanizzare e il contesto agricolo.
- La Valsat di PSC (Scheda Ambito n. 14) non evidenzia criticità per la componente, ma solo la possibile significativa sottrazione di suoli permeabili e l'aumento della pressione antropica sul territorio, richiedendo l'adozione di misure atte a mitigare gli effetti microclimatici della trasformazione, e segnala il potenziale impatto paesaggistico percettivo, richiedendo l'uso di fasce vegetate con funzione di mitigazione percettiva rispetto alla campagna circostante.
- Inoltre, risulta necessario perseguire la promozione di spazi naturali o semi-naturali esistenti o di nuova creazione, caratterizzati da specie autoctone e dotato di una sufficiente funzionalità ecologica.
- È richiesta dal RUE il mantenimento di una superficie permeabile pari ad almeno il 30% della Superficie Territoriale.

La proposta progettuale si conforma alle indicazioni e prescrizioni conservando gli allineamenti e orientamenti storici superstiti della Centuriazione romana, leggibili nella viabilità e nel reticolo idraulico di bonifica tuttora presente. Anche la previsione di un'area verde con piantumazioni arbustive sul lato ovest risulta compatibile con gli obiettivi di sostenibilità: essa avrà una funzione di mitigazione paesaggistica verso le aree rurali di pianura, mitigando anche l'impatto visivo delle opere e con funzione "tamponante" tra le aree insediate e quelle agricole (la scelta delle essenze dovrà essere coerente e con le prescrizioni del Regolamento Comunale). È prevista anche la conservazione e valorizzazione della funzionalità del Canale Cantrighetto II, attraverso la previsione di una fascia di rispetto finalizzata alla sua ordinaria manutenzione prolungata su tutto il lato est dell'Ambito, fino al confine nord. Infine, per diminuire l'impatto energetico ed emissivo degli impianti produttivi cui il parcheggio è collegato, sui nuovi parcheggi privati si prevede l'inserimento di pensiline fotovoltaiche di ombreggiamento, oltre alla realizzazione di un impianto a *fuel cell*, che anch'esso permette di diminuire i consumi energetici derivanti da combustibili fossili e allo stesso tempo di ridurre le emissioni di CO₂ e altri gas climalteranti. Quanto infine all'aumento di superficie impermeabile, la proposta propone il mantenimento a permeabilità profonda di una percentuale pari al 30% della ST, in luogo del 30% di SF, data la modesta estensione dell'area interessata.

Da quanto sopra riepilogato, si evince che il progetto presentato risulta compatibile con i valori presenti e le indicazioni previsti nella pianificazione per la componente. Esso risulta inoltre coerente con gli obiettivi di sostenibilità della Valsat di PSC per le componenti Natura e biodiversità e Paesaggio, ove pertinenti al tipo di trasformazione proposta.

4 MONITORAGGIO DEL PIANO

La Valsat definisce gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi. Gli indicatori utilizzati nella Valsat hanno lo scopo di descrivere un insieme di variabili che caratterizzano, da un lato il contesto e lo scenario di riferimento, dall'altro lo specifico Piano, in termini di azioni e di effetti diretti e indiretti, cumulati e sinergici.

PIANO DI MONITORAGGIO		
1	Quota di spostamenti mediante il trasporto pubblico	
	Descrizione indicatore	Incidenza dell'utilizzo della bicicletta sul totale degli spostamenti giornalieri degli addetti
	Unità di misura	%
	Fase verifica	Insedimento attività
2	Quota di spostamenti mediante bicicletta	
	Descrizione indicatore	Incidenza dell'utilizzo della bicicletta sul totale degli spostamenti giornalieri degli addetti
	Unità di misura	%
	Fase verifica	Annualmente
3	Quota di spostamenti mediante Car pooling	
	Descrizione indicatore	Incidenza dell'utilizzo del car pooling sul totale degli spostamenti giornalieri degli addetti
	Unità di misura	%
	Fase verifica	Annualmente
4	Livelli acustici sui recettori sensibili	
	Descrizione indicatore	Verifica del rispetto dei livelli acustici normativi sui recettori potenzialmente impattati dal progetto: <ul style="list-style-type: none"> - Rec. 1 (via Convertite) IV classe acustica - Rec. 1 (via dal Prato 6) IV classe acustica - Rec. 2 (via Convertite 97) III classe acustica - Rec. 3 (via della Boaria 58) III classe acustica
	Unità di misura	dB(A)

PIANO DI MONITORAGGIO		
	Fase verifica	All'attuazione del progetto
5	Riequilibrio dei carichi idraulici sulle reti di smaltimento reflui interne ed esterne all'ambito	
	Descrizione indicatore	Realizzazione opere per garantire l'invarianza idraulica
	Periodicità monitoraggio	Al termine della fase realizzativa
	Fase verifica	Verifica della funzionalità del sistema di laminazione; Verifica dell'integrità e della funzionalità della bocca tarata; Verifica della separazione reti (nere/bianche)
	Unità di misura	ml di rete separata realizzata mq di area in scarico in invarianza idraulica mc di laminazione realizzata
	Azioni	Eventuale potenziamento delle laminazioni
6	Dotazioni ecologiche ambientali	
	Descrizione indicatore	Realizzazione di fascia di mitigazione a verde lungo il confine con la strada privata di via della Boaria
	Periodicità monitoraggio	Al termine della fase realizzativa
	Fase verifica	Verifica della realizzazione della fascia
	Unità di misura	ml di fascia verde realizzata
	Azioni	Eventuale potenziamento delle dotazioni a verde