

**ISTRUTTORIA SERVIZIO PIANIFICAZIONE URBANISTICA TERRITORIALE E CARTOGRAFIA  
Prot. n. 14989 del 09/05/2019 CI 07.04.05 fasc. 2568**

**COMUNE DI SPILAMBERTO. VARIANTE AL PRG adottata con DCC n. 81 del 17/12/2018 comprendente il PUA in variante al PP Rio secco sud ai sensi art. 4 LR 24/2017. OSSERVAZIONI ex art. 41 L.R. N. 20/2000. PARERE TECNICO art. 5 LR19/08 in merito alla riduzione del rischio sismico. Parere ambientale VAS ai sensi art. 5 LR 20/2000 e D.Lgs 152/2006.**

## **PREMESSE**

### **Aspetti amministrativi e procedurali**

Il Piano Regolatore del Comune di Spilamberto è stato approvato con delibera di Giunta Regionale n. 2650 del 05/11/1996.

Successivamente alla approvazione del Piano regolatore generale sono state approvate diverse varianti specifiche al PRG.

Nel merito della presente istruttoria appare necessario considerare quanto segue.

Con Delibera del Consiglio Comunale di Spilamberto n. 48 del 30/07/2018, è stata adottata una Variante specifica al PRG ex art. 15 della LR 47/78 comprendente anche il PUA in Variante al precedente PP di iniziativa pubblica loc. Spazzino di sopra - Rio secco sud. La pratica è pervenuta con comunicazione prot. n. 16079 del 09/08/2018 ed è stata acquisita agli atti della Provincia di Modena con prot. 30470 del 10/08/2018.

Il Comune di Spilamberto procedeva con tale pratica ad adottare un PUA in variante al precedente PP Rio Secco sud per la cui realizzazione era necessario apportare variante al PRG limitatamente al tema dell'altezza massima dei fabbricati, che viene incrementata (da 13.50 m a 15.50 m).

La Variante al PP precedentemente adottato prevedeva l'accorpamento dei lotti previsti dal PP in un unico grande lotto da destinarsi all'insediamento di un impianto di logistica avente Su di mq 40.000 e relative dotazioni urbanistiche.<sup>1</sup>

I progettisti della Variante al PRG e del PUA in variante al PP dichiaravano entrambi che per le caratteristiche del piano esso non doveva essere sottoposto a valutazione ambientale ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e della LR 20/2000.

Il piano era accompagnato dagli elaborati geologico/sismici utili per la redazione del previsto parere tecnico ex articolo 5 LR19/08 in merito alla riduzione del rischio sismico.

E' apparso innanzitutto necessario affrontare il tema della Valutazione ambientale strategica ex D.lgs 152/2006 che i professionisti estensori del piano hanno ritenuto non essere necessaria.

<sup>1</sup> Dalla relazione urbanistica di progetto: " Il piano particolareggiato in questione è situato in località Spazzino di Sopra ed è stato approvato con delibera di Giunta Comunale n. 46 del 25/06/2012 e Giunta Comunale n. 5 del 28/01/2013. Ha una superficie territoriale di mq 121.577 ed ha una capacità edificatoria pari a mq 56.866 di SU. L'iniziale planivolumetrico prevedeva una suddivisione dell'area in lotti regolari divisi da assi stradali. A Nord/Est del comparto era stata individuata una zona di sosta per autocarri e sul fronte lungo la nuova strada di collegamento tra la via Vignolese e la via per San Vito una zona di sosta per autovetture. L'area a ridosso del Rio Secco veniva destinata a verde pubblico attrezzato con la realizzazione di una pista ciclabile. Parte della capacità edificatoria del comparto (mq 10.106 circa) veniva destinata al convenzionamento con il Comune di Spilamberto per una politica di controllo dei prezzi di mercato e per agevolare eventuali delocalizzazioni di attività produttive esistenti nel territorio comunale. Il progetto attuativo del PP in parola prevede la realizzazione di un unico capannone destinato ad una attività di logistica per una superficie utile complessiva di mq 40.000, posizionato al centro dell'area e con intorno collocati i parcheggi dei mezzi pesanti al servizio dell'attività. I parcheggi pubblici e pertinenziali vengono accorpati in un'unica area lungo la via per San Vito. L'attuatore si è offerto, attraverso la sottoscrizione di apposita convenzione, di occuparsi della manutenzione sia del verde che dei parcheggi previsti in cessione. Il progetto conferma l'area originariamente destinata a verde pubblico lungo il Rio Secco e la viabilità in direzione Nord/Sud tra la Vignolese e la via Per San Vito da cui avviene l'accesso all'unico grande lotto previsto in progetto. Barriere verdi vengono previste lungo il perimetro dell'area d'intervento al fine di mitigare il fabbricato e le relative aree di sosta. Quest'ultime verranno realizzate con materiali drenanti e particolare cura verrà posta sugli aspetti di sostenibilità ambientale (risparmio energetico, recupero delle acque piovane, autonomo smaltimento dei rifiuti, car sharing e navette per il trasposto dei dipendenti, ecc..) Per esigenze gestionali e produttive l'attuatore, in deroga a quanto previsto dall'iniziale piano particolareggiato e dalle NTA del PRG vigente, ha chiesto di poter realizzare la costruzione con una altezza pari a 15,50 ml a fronte dei 13, 13,50 ml ammissibili. Ciò comporta una variante normativa del PRG limitatamente a detto intervento."

Si deve infatti ricordare che già con la precedente valutazione sulla verifica di assoggettabilità che accompagnava il PP a cui si fa ora variante si era sollevato specifico rilievo in quanto, non essendo stabilite le destinazioni specifiche per i singoli lotti non poteva escludersi che queste rientrassero tra le opere soggette a via e che questo avrebbe comportato la necessità di subordinare l'intervento a VAS.

Deve poi rilevarsi che il piano in questione non rientrava né tra le specifiche ipotesi di piani/progetti che non devono essere sottoposti a valutazione ai sensi del D.lgs 152/2006 (art. 6 comma 4) né tra le esclusioni previste dalla LR 20/2000 (art. 5). Si applicavano quindi le previsioni di cui all'art. 6 comma 3bis del D.lgs 152/2006 che recita: *"L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente"*

Ai sensi della LR 9/2008 l'ente competente ad esprimere tale valutazione è la Provincia di Modena.

Appare quindi necessario richiamare quanto previsto al comma 5 dell'art. 11 del D. lgs 152/2006 ovvero che *"La VAS costituisce per i piani e programmi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione. I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge."*

Tutto quanto sopra richiamato in merito alla non conformità della ipotesi che il piano non dovesse essere sottoposto a VAS, si è ritenuto utile condividere tali perplessità con il Comune di Spilamberto in una riunione tecnica tenutasi il giorno 24/10/2018.

A seguito di tale riunione il Comune di Spilamberto con comunicazione prot. n. 22994 del 22/11/2018 acquisita con prot. n. 44472 del 23/11/2018 ha richiesto sospensione dei termini istruttori avendo *"la ditta Spilamberto nord .. manifestato al Comune la volontà di integrare il procedimento mediante presentazione della documentazione utile ad attivare il procedimento di VAS"*.

In successiva riunione tecnica del 05/12/2018 si sono analizzati con il Comune di Spilamberto e i progettisti del piano gli elementi utili per approfondire e valutare la sostenibilità/mitigabilità delle previsioni ed una loro eventuale revisione.

Con comunicazione prot. n. 25237 del 28/12/2018 acquisita con prot. 18 del 02/01/2019 il Comune di Spilamberto ha provveduto quindi a ritrasmettere la documentazione del "Progetto attuativo in variante al PPIP loc. Spazzino di sopra - Rio secco sud e all'art. 37 delle NTA di attuazione del PRG" adottata con DCC n. 81 del 17/12/2018.

Appare utile osservare che con detta DCC 81/2018 si è provveduto:

*" 1) Per le motivazioni esposte in premessa e qui integralmente richiamate di revocare il Progetto Attuativo in variante al PP d'iniziativa pubblica "Rio Secco Sud" ed in Variante parziale al P.R.G. vigente, adottato con deliberazione del Consiglio Comunale . 48 del 30/07/2018;*

*2) Di riadottare il Progetto Attuativo in variante al PP d'iniziativa pubblica "Rio Secco Sud" ed in Variante parziale al P.R.G. vigente come risulta dai seguenti elaborati allegati e depositati agli atti del Servizio Pianificazione Territoriale ..."*

Gli elaborati adottati con la DCC 81/2018 sono divisi in due blocchi: il blocco A) che, come esplicitato nella medesima DCC *"sono i medesimi già adottati dal CC con DCC 48/2018 (già precedentemente inviati) con la sola eccezione dell'elaborato Tav. 14 Relazione di progetto-studio sul traffico che è stato aggiornato in coerenza alla presentazione dei nuovi elaborati relativi alla VAS VALSAT"*; il blocco B) che contiene *"i nuovi elaborati integrativi al precedente piano e relativi alla VAS/VALSAT"*

Si è quindi provveduto alla pubblicazione all'albo pretorio ai fini VAS dal 02/01/2019 al 02/03/2019.

I contenuti del piano sono rimasti inalterati e sono quelli richiamati già sopra.

Con comunicazione prot. n. 25518 del 15/02/2019 acquisita con prot. n. 5075 del 18/02/2019, ARPAE ha richiesto al Comune di Spilamberto integrazioni alla documentazione a supporto del procedimento VAS.

Il Comune di Spilamberto ha trasmesso ad ARPAE le integrazioni prodotte dai progettisti del piano con comunicazione prot. n. 4383 del 06/03/2019 acquisita con prot. n. 7515 del 07/03/2019.

## **Pareri**

---

In merito agli aspetti geologico sismici, non modificati in riadozione, si era richiesto il parere all'Area LLPP con comunicazione prot. 30946 del 20/08/2018. Il parere geologico sismico (favorevole) è stato acquisito con prot. 37834 del 10/10/2018 (Allegato 1).

Sul piano sono inoltre pervenuti i seguenti pareri:

parere ARPAE prot. 52287 del 01/04/2019 acquisito con prot. 10856 del 02/04/2019 (Allegato 2).

parere AUSL prot. 27442 del 02/04/2019 acquisito con prot. 11005 del 03/04/2019.

## **Osservazioni**

---

Con comunicazione prot. n. 6325/del 02/04/2019 acquisita con prot. 11075 del 03/04/2019 il Comune di Spilamberto ha provveduto a trasmettere osservazioni (n. 2) e pareri (Hera, TERNA oltre a quelli ARPE/AUSL già pervenuti).

Si evidenzia che una delle osservazioni pervenute al Comune (da parte di diversi privati), è pervenuta anche alla Provincia ed è stata acquisita con prot. 6346 del 27/02/2019.

***PARERE TECNICO in merito all'espressione di OSSERVAZIONI ai sensi dell'art. 41, LR 20/2000 (art.15 L.R. 47/78)***

Nel merito strettamente urbanistico non si ritiene necessario sollevare osservazioni, **se non richiamando in questa sede la necessità dell'integrale rispetto dei rilievi di sostenibilità/mitigabilità che saranno dettagliati nel seguito.**

***PARERE TECNICO ai sensi dell'art. 5 L.R. 19/2008***

Si allega alla presente il parere favorevole del Servizio Geologico prot. 37834 del 10/10/2018 (Allegato 1) cui si rimanda per la lettura integrale.

***PARERE TECNICO in merito alla VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) di cui all'art. 12 del D.Lgs. n. 152/2006 come modificato dal D.Lgs. n. 4/2008, e della LR 9/2008.***

Richiamato quanto in premessa evidenziato ed osservato che la Variante è accompagnata da Rapporto Ambientale per la VAS/Valsat che è sostanzialmente incentrato sulla valutazione degli incrementi di traffico indotti dalla realizzazione di un unico grande magazzino, rectius logistica; in luogo della tradizionale lottizzazione artigianale precedentemente autorizzata.

Si richiamano innanzitutto i contenuti del parere ARPAE, allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale (Allegato 2), che si condivide e si fa proprio e

**1 se ne dispone l'integrale rispetto in sede di attuazione degli interventi proposti.**

Premesso che gli impatti dell'incremento del traffico pesante/medio che la realizzazione del piano porterà sulla SP 623 nel tratto di collegamento al casello autostradale in relazione all'attuale stato di criticità della stessa SP623 e della viabilità comunale connessa, risulteranno sostenibili soltanto se, prima dell'avvio all'utilizzo di quanto si prevede di realizzare, saranno state completate e collaudate ed aperte al traffico integralmente le previsioni stradali che accompagnano il progetto, rotonde comprese. Considerando che relativamente alla previsione del raccordo stradale tra la SP

623 Vignolese e la Via San Vito e delle relative rotonde, tali previsioni oggi parrebbero comprese nel piano solo per le porzioni ricadenti nel comparto:

**2 deve osservarsi che la realizzazione integrale di tali dotazioni stradali (adeguamento stradale tra la rotonda esistente sulla SP 623 e la rotonda nord; rotonde nord e sud e raccordo tra esse, adeguamento via San Vito) appare necessaria per garantire la fruizione del comparto e che quindi tale realizzazione deve essere prevista e convenzionata dal presente piano. La mancanza della sua completa realizzazione comporterebbe l'inagibilità dell'intera previsione e pertanto la convenzione dovrà esplicitamente preordinarne la realizzazione prima del rilascio dell'agibilità del comparto.**

Premesso che risulterebbe auspicabile il completamento della circondariale di Spilamberto da via San Vito a Sant'Eusebio, al fine di evitare ulteriori incrementi di traffico sul restante tratto della SP623; intervento che però il presente progetto non prende affatto in considerazione, nonostante le sollecitazioni fatte in sede tecnica negli incontri effettuati.

Si ritiene necessario evidenziare alcuni aspetti più tecnico/viabilistici, definiti di concerto con il competente servizio LL.PP., che sarebbe necessario approfondire/integrare/modificare per garantire sostenibilità al progetto e/o mitigabilità degli impatti prodotti dall'attuazione delle previsioni di piano,

Nel merito specifico delle soluzioni progettuali adottate non possono non esprimersi perplessità in ordine all'ipotesi di realizzare l'accesso/uscita dei mezzi pesanti dalla strada comune al preesistente comparto nord, che costituisce anche area di manovra dei numerosi parcheggi ivi precedentemente previsti. Non può poi non rilevarsi come fortemente critica l'ipotesi che l'accesso al preesistente comparto nord avvenga su corsia cieca con obbligo di svolta a sinistra coincidente con l'uscita dei mezzi pesanti dal presente comparto. Tali specifiche previsioni viabilistiche inducono non sostenibili interferenze tra il traffico in uscita dal comparto in questione con quanto già previsto nel comparto a nord e sarebbero foriere dell'insorgere di gravi pericoli per chi debba utilizzare tale viabilità. Deve quindi ritenersi che non appaia sostenibile realizzare ingresso e uscita dal comparto sul ramo stradale condiviso con il comparto preesistente a nord, quando è invece possibile realizzare un accesso autonomo utilizzando il tratto stradale a ovest del comparto, compreso tra le due rotonde, prevedendo esclusivamente ingressi e uscite con svolta a destra.

**3 Deve pertanto ritenersi non sostenibile l'ipotesi progettuale prevista di realizzare ingresso/uscita nel ramo stradale a nord del comparto, e se ne prescrive la modifica con realizzazione sul ramo stradale previsto ad ovest del comparto, tra le due rotonde, con entrata ed uscita al comparto esclusivamente con svolta a destra. Il ramo ovest fra le due rotonde dovrà pertanto essere specificamente attrezzato in tal senso.**

In relazione alle modifiche previste sulla strada a sud del comparto (Via San Vito) su cui sono previsti i due accessi al parcheggio ed il collegamento alla rotonda:

**4 deve rilevarsi che non pare opportuno non procedere all'adeguamento della larghezza della sede stradale a quella già esistente nel tratto tra la rotonda con la SP 623 e via Masera (circa m.9). Da valutare inoltre approfonditamente la necessità di due accessi al parcheggio e l'opportunità di realizzarne uno soltanto, centrale, con corrispondente corsia di accumulazione su via San Vito.**

Per quanto inerente le osservazioni pervenute al Comune di Spilamberto ed alla Provincia di Modena si osserva quanto segue.

Relativamente all'osservazione pervenuta da diversi privati ed inerente la realizzazione di barriere antirumore lungo la SP 623, autovelox e dossi: deve evidenziarsi che, in conformità alle vigenti

leggi la Provincia ha già effettuato una valutazione degli impatti acustici e che questa verrà coerentemente aggiornata in funzione dell'evoluzione temporale delle problematiche. Per quanto inerente l'adozione di misure per il controllo della velocità dei veicoli, queste seguono le disposizioni del vigente Codice della strada.

Per le altre osservazioni voglia l'Amministrazione Comunale considerare che l'accoglimento totale o parziale delle osservazioni deve essere subordinato alla pertinenza delle medesime con l'oggetto della variante<sup>2</sup> e non deve risultare in contrasto con ambiti/norme di tutela del PTCP, né in contrasto o incoerenti rispetto al PRG e né a quanto espresso nel presente atto.

Per tutto quanto precede si esprime il seguente

**PARERE MOTIVATO AMBIENTALE**

Sulla base della documentazione che costituisce la Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Val.S.A.T.) e la Valutazione Ambientale Strategica, tenuto conto dei pareri espressi dalle autorità ambientali, si ritiene di

**ESPRIMERE PARERE MOTIVATO FAVOREVOLE**

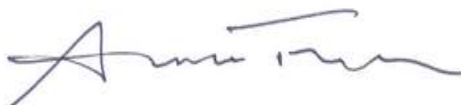
sul piano in oggetto relativamente alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui all'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. **a condizione del recepimento nel piano di quanto espresso ai precedenti punti da 1 a 4**

.-\*-

Per quanto precede, vista la documentazione complessivamente acquisita, in merito Variante specifica al PRG ex art. 15 della LR 47/78, adottata con Delibera del Consiglio Comunale di Spilamberto n. 81 del 17/12/2018, comprendente anche il PUA in Variante al precedente PP di iniziativa pubblica loc. Spazzino di sopra - Rio secco sud si propone che il Presidente faccia propri i suddetti Pareri Tecnici, **non sollevando rilievi urbanistici e facendo proprio il Parere Tecnico ai sensi dell'art. 5 LR 19/2008 e le conclusioni della VAS/VALSAT con le prescrizioni di cui ai punti da 1 a 4 .**

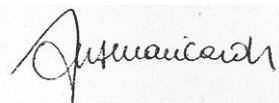
Istruttore

ing. Amelio Fraulini



Il Dirigente

arch. Antonella Manicardi



---

<sup>2</sup> il presente piano prevede l'incremento dell'altezza esclusivamente nel presente comparto, la sua estensione a tutti gli ambiti D3 avverrebbe in assenza della prescritta valutazione ambientale ed in ogni caso risulterebbe non pertinente e comporterebbe la ripubblicazione del piano.

ALLEGATO 1

PARERE SERVIZIO GEOLOGICO  
prot. 37834 del 10/10/2018



# Provincia di Modena

## Lavori Speciali e Manutenzione opere pubbliche

Telefono 059 209 623 - Fax 059 343 706

Viale Jacopo Barozzi 340, 41124 Modena - C.F. e P.I. 01375710363

Centralino 059 209 111 - [www.provincia.modena.it](http://www.provincia.modena.it) - [provinciadimodena@cert.provincia.modena.it](mailto:provinciadimodena@cert.provincia.modena.it)

Servizio Certificato UNI EN ISO 9001:2015 - Registrazione N. 3256 -A-

Classifica 07-04-05 fasc. 2568/2018

Modena, 10/10/2018

**Oggetto: COMUNE DI SPILAMBERTO – VARIANTE PRG/PP SU PROGETTO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PUBBLICA IN LOC. SPAZZINO DI SOPRA - RIO SECCO, AMAZON – PARERE IN MERITO ALLA RIDUZIONE DEL RISCHIO GEOLOGICO E SISMICO**

### PREMESSE

L'analisi della documentazione geologica e sismica è stata sviluppata in riferimento al quadro bibliografico/legislativo di seguito esposto:

- Circ.RER n.1288 del 11/03/1983 “Indicazioni metodologiche sulle indagini geologiche da produrre per i piani urbanistici”;
- Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico (P.A.I.) – Autorità di Bacino Po, approvato con D.P.C.M. 24/05/2001;
- la L.R. 30 ottobre 2008, n. 19 “Norme per la riduzione del rischio sismico” e ss. mm. e ii. (Testo Coordinato LR 6/7/2009 n. 6 “Governo e riqualificazione solidale del territorio”);
- O.P.C.M. n. 3274 del 20/03/2003 e s.m.i.;
- Il D.M. (infrastrutture) 14 gennaio 2008 recante “Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni” (G.U. n. 29 del 4 febbraio 2008) in vigore dal 1 luglio 2009;
- Circolare esplicativa 02 febbraio 2009 n. 617/C.S.LL.PP.
- Il D.M. (infrastrutture e trasporti) 17 gennaio 2018 recante “Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni” (G.U. n. 42 del 20 febbraio 2018) in vigore dal 20 marzo 2018
- Deliberazione della Giunta della Regione Emilia-Romagna n. 2193 del 21.12.2015 – oggetto “Art. 16 della LR 20/2000 Approvazione aggiornamento dell'atto di coordinamento tecnico denominato "Indirizzi per gli studi di microzonazione sismica in Emilia-Romagna per la pianificazione territoriale e urbanistica", di cui alla Deliberazione dell'Assemblea Legislativa 2 maggio 2007, n. 112.”.
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con Deliberazione del Consiglio della Provincia di Modena n. 46 del 18 marzo 2009. che ha assunto anche determinazioni in merito al rischio sismico con la “Carta delle aree suscettibili di effetti locali”.
- Deliberazione del Consiglio Provinciale di Modena n. 82 del 18/04/2012 che ha per oggetto: Aggiornamento e integrazione della direttiva di cui alla deliberazione di Consiglio Provinciale n. 124 del 11/10/2006, che assume la seguente denominazione “Direttiva contenente indirizzi e criteri per la ridefinizione delle zone ed elementi caratterizzati da fenomeni di dissesto e instabilità e delle zone ed elementi caratterizzati da potenziale instabilità e per le verifiche di compatibilità idraulica ed idrogeologica ai sensi dell'art. 15 e 16 delle norme di attuazione del PTCP”.

DATO ATTO infine che il territorio del comune di Spilamberto, ai sensi della normativa vigente in materia sismica, è attualmente classificato in zona 3.

VISTO che il Comune di Spilamberto ha poi realizzato, nell'aprile 2013, uno studio di microzonazione sismica di I e II livello, finanziato con il contributo OPCM 52/2013 e finalizzato alla riduzione del rischio sismico.

CONSIDERATO che la Provincia di Modena ha già espresso parere positivo in merito alla riduzione del rischio geologico-sismico ad una precedente variante parziale al PRG per la modifica del comparto “Rio Secco Est”, rilasciato con protocollo 99241 del 15/11/2011.

Protocollo n. 37834 del 10/10/2018 16:09:26

## SI ESPRIME IL SEGUENTE PARERE

La documentazione, allegata agli elaborati tecnici della richiesta della Variante PRG/PP del progetto attuativo di iniziativa pubblica in Loc. Spazzino di Sopra – Rio Secco (Amazon), in Comune di Spilamberto, è costituita da un aggiornamento tecnico-normativo, di luglio 2018, di un precedente rapporto geologico-geotecnico e sismico del 2011 entrambi redatti a firma del Dott. Geol. Ildo Faccini.

La relazione ripropone e conferma le indagini e le analisi effettuate nel 2011 alla luce del nuovo quadro normativo regionale (DGR 2193/2015) e nazionale (NTC 2018).

Le analisi e considerazioni contenute nella relazione del luglio 2018, successiva alla DGR 2193/2015 della Regione Emilia-Romagna ed allo studio di Microzonazione Sismica realizzato del Comune di Spilamberto, **documentano adeguatamente** le caratteristiche dell'azione sismica nel sottosuolo del sito di intervento e quindi **ottemperano** quanto previsto nel citato studio realizzato dal Comune stesso e dalla DGR 2193/2015.

Pertanto la documentazione geologica e sismica della proposta di Variante PRG/PP del progetto attuativo di iniziativa pubblica in Loc. Spazzino di Sopra – Rio Secco (Amazon), in Comune di Spilamberto, è **assentibile**.

L'Istruttore Direttivo GATTI ANTONIO



ALLEGATO 2

PARERE ARPAE  
prot. 10856 del 02/04/2019

**SPETT.li**

**Provincia di Modena  
Servizio Pianificazione Urbanistica e  
Cartografia**

**e p.c.**

**Azienda Sanitaria Locale  
Dipartimento Sanità Pubblica  
Distretto di Sassuolo**

**Comune di Spilamberto  
Pianificazione Territoriale  
Urbanistica – Edilizia Privata  
Sportello Unico Attività Produttive**

**OGGETTO: Progetto attuativo in variante al P.P. di iniziativa pubblica loc. Spazzino di Sopra – Rio Secco Sud e all’art. 37 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG Vigente. Procedura di VAS. Valutazione integrazioni inviate dal proponente**

Con riferimento al Piano Particolareggiato in variante di cui all’oggetto, ricevute le integrazioni del proponente in data 06/03/19 assunte agli atti con prot. PG/2019/36289, relative agli approfondimenti degli impatti sulla qualità dell’aria e sul rumore ambientale generati dall’incremento di traffico, nonché in punto gestione acque di prima pioggia come da richiesta avanzata dalla scrivente Agenzia con prot. PG/2019/25518 del 15/02/2019, si esprimono le seguenti considerazioni.

Atteso che per il numero di mezzi in arrivo per scarico merci, l’insediamento è più che paragonabile ad una grande struttura di vendita e pertanto assoggettabile alla disciplina di cui all’art. 113 D.Lvo 152/2006 come da art. 8.1 del DGR 286/2005, la necessità di implementazione del sistema di gestione acque di prima pioggia è stata genericamente condivisa dalla ditta la quale, anche in seguito a confronto informale tra lo scrivente Servizio Territoriale ed il tecnico progettista, avanza la proposta di inserire nelle norme di attuazione del Piano apposito articolo relativo alla presentazione, in fase di richiesta di permesso di costruire, di *“relazione tecnica contenente le modalità di utilizzo delle aree esterne [...] al fine di ottenere specifico parere Arpae sulla necessità e modalità da applicare lper la gestione delle acque di prima pioggia”*. Ciò in quanto i dettagli tecnico-progettuali sono al momento insufficienti per definire con precisione le aree da servire mediante vasca di prima pioggia. Dal momento, tuttavia, che la necessità è data attualmente come scontata, si ritiene di modificare il testo proposto dell’art. 16 c.1 delle NTA del piano come di seguito:

“Contestualmente alla richiesta del permesso di costruire dovranno essere specificate in apposita relazione, oltre a quanto normalmente necessario, le modalità di utilizzo delle aree esterne per quanto riguarda la circolazione e lo stazionamento dei mezzi di trasporto merci sia in ingresso che in uscita dell’attività, e qualora le zone di carico e scarico

non siano coperte e al riparo dal dilavamento delle acque meteoriche, dovrà essere presentato un lay-out di progetto di sistema di accumulo di acque di prima pioggia con l'indicazione delle aree servite da tale sistema conformemente a quanto previsto dalla disciplina di cui all'art. 113 D.Lgs 152/06 e DGR 286/2005."

per quanto riguarda i punti relativi al tema qualità dell'aria e rumore, si valuta invece quanto di seguito:

### Traffico indotto ed emissioni in atmosfera

L'impatto sulla qualità dell'aria del comparto produttivo in progetto sarà determinato dal traffico indotto afferente al nuovo centro logistico; vista la tipologia di attività che si verrà ad insediare, non vi saranno infatti altre emissioni in atmosfera

Gli studi relativi al traffico indotto e alla valutazione di impatto atmosferico sono stati valutati con la collaborazione del Servizio Sistemi Ambientali – Area Centro, della scrivente Agenzia.

#### Traffico indotto

Nella "relazione integrativa sul traffico indotto" (dicembre 2018) viene riportato un confronto tra la situazione attuale dei flussi veicolari transitanti su via Vignolese e su Via San Vito e quella futura che si verrà a determinare a seguito della realizzazione del polo logistico.

In particolare, considerando lo scenario 1 in cui via San Vito verrà interessata solo dal traffico leggero (autovetture) mentre i mezzi commerciali pesanti e leggeri utilizzeranno esclusivamente via Vignolese, nelle ore di punta (8-9 e 17-18) quest'ultima arteria sarà interessata da un incremento di mezzi pesanti stimato tra il 26 e il 28%; l'incremento sarà più limitato se si considerano i commerciali leggeri (+ 12%) e le autovetture (+3% - +4%). Nel medesimo scenario, via San Vito nelle ore di punta sarà invece interessata da un aumento di autovetture di circa il 12%.

Anche considerando l'impatto del traffico indotto sulle 24 ore, in particolare sulla via Vignolese dove è noto il dato giornaliero allo stato attuale, l'aumento percentuale relativo ai mezzi pesanti risulta quello più significativo (+22%), come si evince dalla tabella riassuntiva riportata di seguito.

I valori considerati in tabella e riferiti al traffico indotto, sono stati ricalcolati dalla scrivente agenzia, al fine di correggere il dato riportato nello studio (tabelle 2.5 e 3.1 allegato 1) che non rendeva conto dei viaggi di andata e ritorno, sottostimando quindi i veicoli/giorno generati dal polo logistico di un fattore 2 (2032 veicoli/giorno, 832 automobili e 1200 furgoni e camion, a fronte dei 1016 dichiarati). Si è inoltre considerato che le automobili degli addetti, oltre a transitare su via San Vito possano utilizzare ragionevolmente anche la via Vignolese per raggiungere il sito.

Traffico giornaliero su via Vignolese	Stato attuale	Traffico indotto	Stato futuro	Var%
Leggeri (auto+furgoni)	16568	1252(*)	17820	8%
Pesanti	3559	780(*)	4339	<b>22%</b>
Totale	20127	<b>2032</b>	22159	10%

(\*) dato corretto considerando un numero di transiti pari al doppio di quello dichiarato nello studio

Nello studio non è stata inoltre data evidenza della variazione dei flussi sulla rete stradale nelle ore in cui vi è un maggior afflusso di mezzi al centro logistico, che a causa dell'articolazione dell'orario di lavoro non coincidono con le ore di punta del traffico veicolare che normalmente circola sulle arterie stradali.

Dalla distribuzione oraria dei flussi veicolari totali (pesanti, leggeri e autovetture) riportata nel grafico 2.2, si osserva infatti che le ore di punta del traffico generato dalla struttura si verificano:

tra le 6 e le 7 (circa 160 veic/h),

tra le 14 e le 15 (circa 170 veic/h)

tra le 21 e le 22 (circa 145 veic/h),

in particolare, le punte di traffico sono determinate dai turni dei magazzinieri (dalle 6 alle 14, dalle 14 alle 22 e dalle 22 alle 6). La distribuzione oraria del traffico pesante è stata invece considerata pressoché omogenea nell'ambito delle 24 ore.

Poiché in queste ore il traffico circolante sulle arterie interessate è inferiore a quello considerato nelle ore di punta del mattino e della sera, il relativo incremento percentuale sarà più significativo, in particolare tra le 6 e le 7 del mattino, quando la maggior parte delle attività non sono ancora iniziate.

Una stima effettuata dalla scrivente Agenzia con i dati disponibili su questo intervallo orario, porta a valutare un raddoppio dei transiti su Via San Vito (variazione del 117%) e ad un incremento di circa il 50% su Via Vignolese.

### **Emissioni in atmosfera**

Nell'allegato 1 al documento tecnico esplicativo in risposta alle osservazioni effettuate dalla scrivente Agenzia (marzo 2019), è stata presentata una stima delle emissioni generate dal traffico generato a seguito della realizzazione del polo logistico.

La valutazione è stata svolta calcolando la variazione delle emissioni generate dal traffico veicolare transitante sul tratto di Via Vignolese che collega il comparto con il casello autostradale di Modena Sud (circa 3.7 km) nell'ora di punta del mattino dalle 8 alle 9.

Per il calcolo sono stati utilizzati i fattori medi per auto e mezzi pesanti pubblicati dall'inventario INEMAR 2013 redatto da ARPA Lombardia, espressi in mg di inquinante per km percorso dal veicolo.

Seppur con qualche imprecisione, legata ai fattori emissivi utilizzati per i mezzi commerciali leggeri e alla sottostima derivante dal non aver considerato i transiti degli addetti sulla Via Vignolese, lo studio evidenzia incrementi emissivi per i diversi inquinanti che si attestano tra il 7% e il 15%; il dato ricalcolato della scrivente Agenzia, pur con differenze modeste determinate dalle imprecisioni sopra richiamate, conferma questi valori, fornendo in particolare percentuali in aumento del 12% per PM10 e del 15% per NO2, considerati tra gli inquinanti da valutare in base alle norme del PAIR 2020.

Tali percentuali aumentano leggermente (17% e 19% rispettivamente), se si considera il contributo complessivo calcolato sulle 24 ore.

La significatività di tali incrementi, può essere valutata confrontando l'emissione annua determinata dal traffico generato dal polo logistico con i dati dell'inventario delle emissioni INEMAR 2013 relativi al Comune di Spilamberto.

<b>Emissione annua comunale</b>	<b>PM10 (t/a)</b>	<b>NOx (t/a)</b>	<b>CO (t/a)</b>	<b>SO2 (t/a)</b>	<b>COV (t/a)</b>
Pesanti indotto	0.29	6.78	1.53	0.005	0.42
Furgoni indotto	0.05	0.53	0.33	0.001	0.04
Automobili indotti	0.05	0.52	0.69	0.001	0.06
Traffico totale indotto	0.39	7.83	2.55	0.007	0.52
INEMAR 2013	36.87	326.4	383.1	57.15	220.68
<b>Incremento rispetto allo stato attuale (%)</b>	<b>1.1%</b>	<b>2.4%</b>	<b>0.7%</b>	<b>0.01%</b>	<b>0.2%</b>

L'incremento del carico emissivo sul territorio comunale, determinato dal traffico indotto, risulta del 2.4% per gli NOx, del 1.1% per le PM10 ed inferiore all'1% per gli altri inquinanti considerati. Si osserva inoltre che il maggior contributo emissivo è determinato dai mezzi pesanti.

Seppur i calcoli svolti secondo le ipotesi iniziali restituiscano incrementi abbastanza contenuti, occorre tenere presente che il Comune di Spilamberto rappresenta un'area di superamento dei valori limite per i PM10, secondo quanto riportato nell'Allegato 2-A del documento Relazione Generale del Piano Integrato Aria PAIR-2020, approvato dalla Regione Emilia Romagna con deliberazione n. 115 dell'11 aprile 2017 e in vigore dal 21 aprile 2017.

Si ritiene pertanto necessario compensare e/o mitigare tali incrementi, così come previsto dall'art.8 delle NTA del PAIR 2020.

A tal proposito si concorda con quanto proposto nella documentazione integrativa; **in particolare, dovranno essere messe in atto le seguenti azioni, finalizzate a minimizzare le emissioni dei mezzi commerciali, soprattutto pesanti, che risultano quelli con maggior impatto sulla qualità dell'aria:**

- **utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale, ossia di più recente tecnologia;**
- **ridurre i viaggi a vuoto;**
- **ottimizzare i percorsi, con conseguente riduzione delle percorrenze, evitando la circolazione dei mezzi commerciali (pesanti e leggeri) su via San Vito;**

**Si condivide inoltre la realizzazione, all'interno del comparto, di fasce verdi in grado di assorbire parte delle emissioni prodotte, che rappresenta una delle misure di risanamento della qualità dell'aria previste dal PAIR 2020** (paragrafo 9.1.3.3 della Relazione Generale di Piano).

### **Valutazione di impatto acustico**

La valutazione dell'impatto acustico generato dal nuovo polo logistico è stata effettuata attraverso due distinte relazioni, la prima datata luglio 2018 e la seconda invece fornita a seguito della richiesta di integrazioni effettuata dalla scrivente agenzia, volta ad integrare la prima a seguito della revisione del documento di valutazione del traffico indotto datata dicembre 2018.

La documentazione integrativa presentata ("*valutazione clima acustico ambientale*" del 5/3/2019) però, sembra valutare esclusivamente la componente traffico senza effettivamente aggiornare la precedente valutazione di impatto in cui si teneva conto anche di altre sorgenti quali i parcheggi dei mezzi pesanti e leggeri e dei relativi movimenti.

Inoltre, il secondo studio di marzo 2019 e quindi le relative conclusioni, si basano su un evidente errore di valutazione in quanto si considerano i flussi veicolari riferiti alle ore di punta composti da soli veicoli

commerciali (leggeri e pesanti) assegnandoli tutti alla via Vignolese e non prevedendo quindi nessun interessamento di via San Vito.

Tale assunzione non è però completamente allineata con quanto riportato nello studio sul traffico dove si afferma che le ore di punta del traffico veicolare generato dal polo logistico sono associate ai turni lavorativi del personale e che tali spostamenti dovrebbero proprio transitare su questa arteria secondaria.

Ciò potrebbe determinare differenze dei livelli di rumore presso i ricettori nello stato di progetto che dovranno necessariamente essere valutate al fine di escludere potenziali superamenti.

Infine, non è noto il numero e la tipologia degli impianti tecnologici che verranno installati presso la struttura, dettaglio che notoriamente viene fornito in fasi progettuali esecutive.

In considerazione dei punti incogniti sopra evidenziati, allo stato attuale diventa ancora più importante la valutazione di impatto acustico da prodursi prima dell'insediamento dell'attività in fase di richiesta di permesso di costruire. Questa dovrà essere comprensiva di tutte le sorgenti previste (traffico indotto, parcheggi, carico e scarico merci, impianti tecnologici, ecc.) e dovrà verificare sia il rispetto dei limiti assoluti di immissione diurno e notturno in relazione alla classe acustica assegnata ai ricettori, che il rispetto del differenziale, in relazione alle sorgenti sonore legate all'attività produttiva (ad esclusione del traffico indotto).

Particolare attenzione dovrà essere posta ai ricettori su via San Vito in classe IV (R2 e R3) che dalle previsioni presentate, ancorchè incomplete, risultano interessati da livelli acustici, in particolare nel periodo notturno, che si approssimano o superano i rispettivi limiti di riferimento (55 dBA), evidenziando una potenziale criticità. In tal senso, fermo restando il divieto per i mezzi commerciali di utilizzare via San Vito, dovranno essere attentamente valutati anche i percorsi previsti per veicoli leggeri che accedono alla struttura.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento.

Distinti saluti

Il Tecnico Arpae

Il Dirigente Responsabile del distretto

Dott. Lorenzo Marchesini

Dott.ssa Elena Ori

-----Lettera firmata elettronicamente secondo le leggi vigenti