



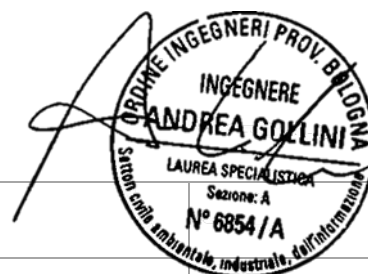
Viocar S.p.A.

Via Consolare, 2952 - Bertinoro (FC)

VARIANTE AL PSC E RUE DEL COMUNE DI MASSA LOMBARDA

L.R. N. 24 DEL 21/12/2017

SINTESI NON TECNICA DOCUMENTO DI VAL.S.A.T.



0	Marzo 2023	Emissione	M. Cavallo A. Pini A. Rota S. Turcato	D. Scapinelli M. Monti	A. Gollini
Rev.	Data	Descrizione revisione	Redatto	Controllato	Approvato

ZOPPELLARI GOLLINI & ASSOCIATI S.R.L.

SEDE LEGALE E OPERATIVA

VIA ANTONIO MEUCCI 7 | 48124 RAVENNA
RAVENNA@ZGA.SRL | T. +39 0544 40 48 72

SEDE OPERATIVA

VIA ENRICO MATTEI 88 | 40138 BOLOGNA
BOLOGNA@ZGA.SRL | T. +39 051 60 11 72 1

P. IVA / C.F. 02330000395
PEC MAIL@PEC.ZGA.SRL
WWW.ZGA.SRL



- Indice -

1 PREMESSA	3
2 DESCRIZIONE DELLA VARIANTE	5
2.1 Descrizione del progetto.....	5
2.2 Dettaglio della variante	9
2.3 Descrizione delle Alternative	10
2.3.1 Alternativa zero	10
2.3.2 Alternative di localizzazione	11
3 ANALISI DI COERENZA DELLA VARIANTE CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E CON GLI STRUMENTI URBANISTICI	13
4 CARATTERISTICHE DELLE AREE INTERESSATE DALLA VARIANTE	17
5 EFFETTI DELLA VARIANTE PROPOSTA	21
6 INDICATORI DI MONITORAGGIO	24
7 CONCLUSIONI	25

1 PREMESSA

La Società Viocar S.p.A. (di seguito anche solo Viocar), concessionaria con esperienza pluridecennale nel settore dei veicoli industriali la cui clientela svolge principalmente un'attività in conto terzi ed effettua trasporti a lungo raggio a livello nazionale e internazionale, intende realizzare un centro logistico in un'area ricompresa tra Via Trebeghino e Via Selice, sita in Comune di Massa Lombarda (RA), la cui ubicazione è riportata nella figura seguente.



Figura 1 – Ubicazione dell'area interessata dagli interventi in progetto [Fonte: Google Earth]

Il progetto proposto si inserisce nell'ambito della riorganizzazione della viabilità dell'area della Bassa Romagna, dove è prevista la realizzazione di un nuovo casello autostradale A14 "Valle del Senio" in località Solarolo.

A fianco del nuovo casello autostradale, sono previsti importanti interventi di riorganizzazione e ottimizzazione funzionale della viabilità, con la previsione, in particolare, di un nuovo collegamento viario in zona Massa Lombarda tramite l'adeguamento della S.P. n. 117 Palmiera, allo scopo di migliorare i collegamenti est-ovest tra il territorio ravennate ed il territorio bolognese: questo intervento rappresenta la prima importante operazione infrastrutturale ed è inserita, come detto, all'interno di un programma territoriale strategico di riqualificazione di area vasta, così come pianificato e programmato nella strumentazione a scala provinciale.

A tal fine, nel 2022 la Provincia di Ravenna ha avviato l'attuazione di un primo stralcio progettuale definitivo per la realizzazione dell'adeguamento della S.P. n. 117 Palmiera che collega le attuali strade provinciali S.P. n. 12 Massa Lombarda (S. Lucia), in territorio ravennate, e la S.P. n.610R Selice Montanara, in territorio bolognese.

In questo contesto, sono state avviate le procedure per la realizzazione di un nuovo polo logistico nell'area industriale localizzata nell'area ad ovest del territorio di Massa Lombarda ed attualmente individuata nel

vigente Piano Strutturale Comunale (PSC) come *“ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunali strategici ASP2_SS”*.

Viocar, in qualità di proponente di questo nuovo polo logistico nell'area industriale denominata “Selice 2000”, oltre a realizzare le opere di urbanizzazione dell'area interessata si è proposta di contribuire, in quota parte, all'adeguamento della viabilità provinciale relativamente alla S.P. n.117 Palmiera.

L'ubicazione del progetto del nuovo polo logistico risulta strategica in quanto localizzata all'interno di un ambito che la pianificazione territoriale comunale e provinciale individua come potenziale ambito specializzato “strategico” per attività produttive, da interessare con interventi di trasformazione urbanistica.

Tuttavia, in tale area il PSC del Comune di Massa Lombarda non consente la collocazione di attività logistiche di media e grande dimensione, attività consentita, nell'ambito dell'Unione dei Comuni della Bassa Romagna, unicamente presso il Centro merci di Lugo. Analogamente, nel Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del Comune di Massa Lombarda, gli attuali usi consentiti negli ambiti specializzati per attività produttive non risultano coerenti con l'intervento in progetto per la realizzazione del polo logistico.

Premesso quanto sopra, al fine di potere effettuare l'intervento in progetto, **viene presentata specifica richiesta di variante agli strumenti urbanistici comunali, nello specifico al PSC e al RUE del Comune di Massa Lombarda e relativa ValSAT**, seguendo le indicazioni dell'Allegato I alla Parte II del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., e dell'art. 18 della L.R. 24/2017 e s.m.i., che costituisce il riferimento normativo in Emilia-Romagna in materia di disciplina sulla tutela e l'uso del territorio.

La presente relazione costituisce la Sintesi Non Tecnica del documento di ValSAT, un elaborato autonomo che, ai sensi dell'art. 18 comma 4 della L.R. 24/2017, accompagna il documento di ValSAT, con l'obiettivo di rendere più facilmente comprensibile, anche ad un pubblico di non addetti ai lavori, il processo di valutazione svolto e gli esiti dello stesso.

2 DESCRIZIONE DELLA VARIANTE

2.1 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'area oggetto dell'intervento è ubicata a Sud-Ovest del Comune di Massa Lombarda (RA) in Via Trebeghino e occupa un'area della superficie territoriale complessiva pari a 126.136,00 m².



Figura 2 - Estratto di mappa catastale con individuazione area oggetto di intervento

L'area oggetto di intervento è delimitata dai seguenti confini:

- A Nord: area adibita a sottostazione Hera ed aree ANS_2 ragioni varie;
- A Est: area ad uso industriali ASP2 SS realizzate;
- A Sud: strada comunale via Trebeghino;
- A Ovest: Scolo consorziale Zaniolo.

L'area oggetto di intervento fa parte del Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica (PIIP) denominato "Selice", approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 28 del 16/04/2003, costituito da n. 12 "macro lotti" i cui confini sono definiti dalla viabilità di comparto (Via Trebeghino e Via Argine San Paolo) e di lottizzazione.

Il progetto di realizzazione del polo logistico andrà ad insediarsi, in particolare, nel "Macrolotto 1", dove sono previsti i seguenti parametri d'intervento:

- $St = 98.082,00 \text{ m}^2$
- $Sf = 88.181,00 \text{ m}^2$
- $Su \text{ max} = 49.041,00 \text{ m}^2$
- **Parcheggi di U1** = $4.904,00 \text{ m}^2$
- **Verde di U1** = $9.808,00 \text{ m}^2$ (devono essere realizzate all'interno dell'area di contrazione dei servizi individuata dal Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica);
- **Aree di U2** = $9.808,00 \text{ m}^2$ (devono essere realizzate all'interno dell'area di contrazione dei servizi individuata dal Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica).

Nel Macrolotto 1 verranno realizzati n. 4 fabbricati, tutti realizzati fuori terra con tecnologica prefabbricata e collocati al di sopra di fondazioni direttamente realizzate in opera:

- **Fabbricato principale**, ove sono collocati il magazzino per lo stoccaggio, i servizi tecnici, i corpi ufficio, che si sviluppano su due piani e quattro tettoie carica carrelli. Tale fabbricato avrà dimensioni di circa $319,00 \times 146,00 \text{ m}$ con altezza di circa $14,00 \text{ m}$ dal piano di calpestio per la parte magazzino e uffici ai quali, in corrispondenza delle bocche di carico, devono essere aggiunti ulteriori $1,20 \text{ m}$ (portando l'altezza complessiva del fabbricato a circa $15,20 \text{ m}$ dal piano di campagna attuale), mentre la zona destinata a tettoie presenta una altezza di circa $7,50 \text{ m}$. La struttura è del tipo a pilastri, travi portategole, tegoli alari con intercalare realizzati con coppelle curvilinee, con maglia dei pilastri di circa $17,00 \times 21,00 \text{ m}$ nel magazzino, $17,00 \times 9,00 \text{ m}$ in corrispondenza del blocco uffici e $17,00 \times 12,00 \text{ m}$ in corrispondenza delle tettoie;
- **Guardiola**, di dimensioni $3,50 \times 6,50 \text{ m}$, oltre a due "ali" laterali di $8,00 \times 2,50 \text{ m}$ circa, con altezza di circa $6,30 \text{ m}$;
- **Cabina elettrica**, realizzata con due elementi prefabbricati monoblocco da $6,00 \times 2,5 \text{ m}$ circa ed altezza di circa $2,60 \text{ m}$;
- **Centrale antincendio**, di dimensioni di circa $9,00 \times 5,20 \text{ m}$ ed altezza di circa $3,10 \text{ m}$, a servizio della quale vi è un serbatoio metallico fuori terra di diametro di circa $10,7 \text{ m}$, alto circa $6,40 \text{ m}$.

L'urbanizzazione dell'area prevede:

- l'ampliamento del tratto stradale di via Trebeghino, confinante a Sud al lotto in progetto, per uniformarlo all'attuale sede stradale esistente in prossimità dell'esistente polo logistico della LIDL;
- l'adeguamento dell'innesto stradale di via Trebeghino con la SP 610 Selice;
- la realizzazione della nuova strada di lottizzazione, confinante ad Est del lotto in progetto, che collegherà le attuali via Trebeghino e via delle Mondine;
- la realizzazione di tutte le infrastrutture necessarie quali fognature bianche, nere, acquedotto industriale, acquedotto civile, rete distribuzione gas, rete distribuzione energia elettrica, cavidotti per linee telefoniche e linea dati, impianto di pubblica illuminazione;

- l'ampliamento dell'attuale vasca di laminazione per soddisfare le esigenze della nuova area;
- la realizzazione dei parcheggi di U1 e la realizzazione delle aree verdi.

Il progetto prevede la realizzazione di **parcheggi pubblici** per una superficie complessiva di 5.620,00 m², da realizzare su quattro aree (tre in prossimità dell'ingresso principale al lotto in progetto ed una a completamento dei parcheggi previsti nel PPIP) sopra richiamato.

La consistenza delle aree destinate a parcheggio e meglio specificata nella tabella sotto riportata.

Parcheggi di U1			
<i>Individuazione Parcheggi pubblici</i>	<i>u.m.</i>	<i>Quantità</i>	<i>n. posti auto</i>
Parcheggio U1 - P1	m ²	205,00	18
Parcheggio U1 - P2	m ²	2.070,00	59
Parcheggio U1 - P3	m ²	1.025,00	24
Parcheggio U1 - P4	m ²	2.320,00	62
Totale aree parcheggi	m²	5.620,00	163

Tabella 1 – Consistenza aree destinate a parcheggio

Il parcheggio pubblico realizzato è adeguatamente alberato e dotato di fognatura, dell'impianto di pubblica illuminazione e di n. 2 colonnine per la ricarica di auto elettriche. La dimensione dei posti auto previsti è di 2,50 x 5,00 m come previsto dall'art. 3.1.4 comma 2 delle vigenti norme.

Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una dotazione di **aree verdi attrezzate** della consistenza complessiva di 26.455,00 m², di cui 15.875,00 m² come aree di U1 e 10.580,00 m² come compensazione ambientale (verde di U2) come si evince dalla seguente tabella.

Verde di U1 ed aree verdi per compensazioni da realizzarsi su area individuata dal P.P.I. Pubblica e dal PSC/RUE		
<i>Individuazione area verde</i>	<i>u.m.</i>	<i>Quantità</i>
Area 1 – Verde di U1	m ²	10.430,00
Area 2 – Verde di U1	m ²	3.885,00
Area 3 – Verde di U1	m ²	1.560,00
Area 4 – verde per compensazioni (U2)	m ²	10.580,00
Totale aree verdi	m²	26.455,00

Tabella 2 – Consistenza aree verdi

Sulle aree destinate a verde pubblico vengono messe a dimora alberature ed arbusti tutti di specie arboree autoctone o naturalizzate in Emilia Romagna per impieghi forestali, nel rispetto di quanto previsto dal vigente regolamento del verde pubblico e privato all'art. 1.11.

Per quanto riguarda la realizzazione dei **parcheggi pertinenziali**, anch'essi debitamente alberati, in considerazione che il personale impegnato nel nuovo centro logistico non supererà le **140 unità**, si propone la realizzazione all'interno del lotto di una quantità di **n. 176 posti per autovetture** e di **n. 30**

posti per autocarri. Nel lotto sono presenti ulteriori aree libere che possono eventualmente soddisfare la realizzazione di ulteriori parcheggi qualora necessari.

Nel complesso, pertanto, la dotazione di parcheggi pubblici e pertinenziali da realizzare riguarderà:

- n. 163 posti auto pubblici;
- n. 176 posti auto pertinenziali (interni al fabbricato);
- n. 30 posti per autocarri (interni al fabbricato).

Considerata la presenza di non oltre 140 maestranze nella fascia di maggior presenza, tale dotazione è da ritenere ampiamente sufficiente a coprire le esigenze legate alla presenza di personale.

Il parcheggio pertinenziale è adeguatamente alberato e dotato di fognatura, con n. 6 colonnine per la ricarica di auto elettriche e dell'impianto di illuminazione; la dimensione dei posti auto previsti è di 2,50 x 5,00 m come previsto dall'art. 3.1.4 comma 2 delle vigenti norme.

Tutte le opere sopra citate saranno completate da segnaletica sia orizzontale che verticale, concordata con l'Ufficio Segnaletica ed il Settore Lavori Pubblici.

Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un **impianto fotovoltaico** avente una potenza di picco pari a 183,12 kWp (distribuiti su una superficie di 850,2 m²) per una produzione annua attesa di 236.237 kWh.

Si rimanda alla documentazione progettuale per ulteriori dettagli relativi ai sottoservizi, alla descrizione delle opere di urbanizzazione interne/esterne e ai criteri adottati per l'eliminazione delle barriere architettoniche ed agli altri dettagli di natura progettuale ed impiantistica.

2.2 DETTAGLIO DELLA VARIANTE

Come detto, per la realizzazione di un polo logistico presso l'ambito sovracomunale strategico denominato "Selice" in Comune di Massa Lombarda è necessaria una specifica variante al PSC e al RUE.

Nello specifico, sono previsti alcuni minimi adeguamenti puntuali ad alcuni commi delle Norme Tecniche di Attuazione del PSC e del RUE di Massa Lombarda (**riportate in grassetto le modifiche proposte**):

- il punto 8 dell'elenco puntato di cui al comma 4 dell'art. 5.7 delle NTA del PSC è modificato nel seguente modo: "non sono ammesse le attività logistiche di media e grande dimensione, **salvo che negli ambiti produttivi sovracomunali "strategici" presso il Centro Merci e in fregio alla S.P. 610R Selice**";
- il comma 5 dell'art. 5.7 delle NTA del PSC è modificato nel seguente modo: "Nei nuovi ambiti specializzati per attività produttive l'attuazione avviene previa approvazione di un PUA esteso a ciascun comparto di attuazione individuato dal POC **o da accordi di programma ai sensi della L.R. n. 24/2017**, nel rispetto dei seguenti parametri edilizi ed ambientali: [...];
- nel titolo del comma 6 dell'art. 5.7 delle NTA del PSC è stato aggiunto "**Massa Lombarda**" e nel testo del medesimo comma 6 è stato aggiunto il seguente capoverso:

"ASP2_SS (17) Comune di Massa Lombarda

l'ambito può essere attuato per stralci, applicando le potenzialità edificatorie e gli obblighi previsti nel Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 28 del 16/04/2003, la progettazione dei singoli comparti attuativi e la realizzazione di infrastrutture viarie, dovranno comunque garantire alle proprietà eventualmente escluse dalle attuazioni, la possibilità di accedere alla principale viabilità pubblica dell'area, il mantenimento dei collegamenti con la rete irrigua per i terreni e un assetto idraulico sostenibile per l'intero ambito".

2.3 DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE

Nell'analisi della sostenibilità di una Variante, la norma in materia prevede che siano valutate anche alternative al fine di attestare che la soluzione proposta sia quella che, tra le diverse soluzioni possibili, minimizza gli effetti sull'ambiente.

Nella valutazione delle alternative rispetto alla scelta progettuale assunta quale ottimale, con riferimento alla quale si è poi resa necessaria la richiesta di Variante in oggetto, ci si riferisce abitualmente a diverse tipologie di alternative:

- alternativa zero: non realizzare alcun intervento;
- alternative di localizzazione.

2.3.1 ALTERNATIVA ZERO

La variante in esame costituisce presupposto per la realizzazione di un polo logistico.

Come anticipato in precedenza, l'alternativa zero è rappresentata dalla mancata realizzazione del progetto.

Occorre ricordare che il progetto proposto si inserisce nell'ambito di una importante riorganizzazione della viabilità dell'area della Bassa Romagna, dove è prevista la realizzazione di un nuovo casello autostradale A14 "Valle del Senio" in località Solarolo e la conseguente razionalizzazione del traffico tra l'area ravennate e quella bolognese.

A fianco del nuovo casello autostradale, infatti, sono previsti importanti interventi di riorganizzazione e ottimizzazione funzionale della viabilità, con la previsione, ad esempio, di un nuovo collegamento viario in zona Massa Lombarda tramite l'adeguamento della S.P. n. 117 Palmiera, allo scopo di migliorare i collegamenti est-ovest tra il territorio ravennate ed il territorio bolognese: questo intervento rappresenta la prima importante operazione infrastrutturale ed è inserita, come detto, all'interno di un programma territoriale strategico di riqualificazione di area vasta, così come pianificato e programmato nella strumentazione a scala provinciale.

A tal fine, nel 2022 la Provincia di Ravenna ha avviato l'attuazione di un primo stralcio progettuale definitivo per la realizzazione dell'adeguamento della S.P. n. 117 Palmiera che collega le attuali strade provinciali S.P. n. 12 Massa Lombarda (S. Lucia), in territorio ravennate, e la S.P. n.610R Selice Montanara, in territorio bolognese, nel quale si colloca anche il presente progetto di realizzazione del nuovo polo logistico di Massa Lombarda.

L'alternativa zero, pertanto, appare non percorribile in una logica di riorganizzazione complessiva della viabilità dell'area vasta.

Anche ipotizzando la mancata realizzazione dell'intervento, occorre rilevare che l'area oggetto di variante si presenta ad oggi come un terreno inutilizzato, con la presenza di immobili agricoli già dichiarati pericolanti ed inagibili; se il progetto non fosse realizzato, si verificherebbe quindi il mancato utilizzo di un'area già qualificata dagli strumenti urbanistici vigenti come idonea all'insediamento di attività produttive, per di più perdendo l'opportunità di demolire immobili inagibili.

Si evidenzia, peraltro, come il Comune di Massa Lombarda abbia già stabilito nei propri strumenti di pianificazione comunale la possibilità di potenziare centri logistici di grandi dimensioni all'interno del territorio comunale, nell'aspettativa mai concretizzata dello sviluppo della piattaforma logistica basata sul trasporto ferroviario del Centro Merci di Massa Lombarda.

L'attuazione della variante in oggetto consentirebbe perciò di saturare tale opportunità logistica entro il territorio comunale, con conseguenti benefici attesi anche per le aree servite dal suddetto polo logistico in termini di semplificazione delle attività di trasporto ed in termini economici.

L'utilità del progetto in esame, reso possibile grazie all'attuazione della Variante, è confermata dalla proposta di Accordo di Programma ai sensi dell'art. 60 L.R. 24/2017 e che deve essere sottoscritto dalla stessa Viocar, dal Comune di Massa Lombarda, dall'Unione dei Comuni della Bassa Romagna e dalla Provincia di Ravenna.

Si conferma quindi che non risulta ragionevolmente percorribile l'alternativa zero.

2.3.2 ALTERNATIVE DI LOCALIZZAZIONE

L'alternativa di localizzazione è costituita dalla possibilità di insediare il nuovo centro logistico in aree diverse da quelle proposte ed oggetto di Variante al PSC.

L'area individuata per la realizzazione dell'attività in progetto risulta già ricadere in un ambito che la pianificazione territoriale comunale e provinciale individua come potenziale ambito specializzato "strategico" per attività produttive, peraltro in adiacenza ad un centro logistico esistente attualmente di proprietà di una nota catena di supermercati.

L'area oggetto di variante risulta già far parte del Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica denominato "Selice" approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 28 del 16/04/2003, organizzato in n. 12 "macrolotti" i cui confini sono definiti dalla viabilità di comparto (Via Trebeghino e Via Argine San Paolo) e di lottizzazione; ne consegue che la suddetta area risulta essere stata valutata da tempo come idonea ed ottimale per la realizzazione del progetto in esame anche da parte degli Enti comunali.

Gli interventi in progetto di adeguamento della viabilità di sito, in particolare l'ampliamento del tratto stradale di via Trebeghino, confinante a Sud al lotto in progetto, e l'adeguamento dell'innesto stradale di via Trebeghino con la SP 610 Selice, nonché la realizzazione della nuova strada di lottizzazione confinante ad Est del lotto in progetto che collegherà le attuali via Trebeghino e via delle Mondine, risultano essere di fatto interventi di piccola entità relativamente ad un sito che prevede già ad oggi le predisposizioni e la fattibilità delle modifiche inerenti le suddette infrastrutture di urbanizzazione.

A maggior ragione, il sito di interesse risulterà essere baricentrico rispetto agli svincoli autostradali di Imola (esistente) e di Solarolo/Castel Bolognese (quest'ultimo, come detto, di prossima realizzazione e il cui termine dei lavori è previsto per il 2026), e quindi posizionato in maniera assolutamente strategica rispetto alle uscite dell'autostrada A14 Bologna-Taranto per entrambe le direzioni di percorrenza.

Il sito sarà perciò perfettamente collegato agli assi viari principali del territorio.

Come detto, le alternative di localizzazione sarebbero costituite dalla possibilità di realizzare il polo logistico in un luogo diverso. Considerando che non risulta di facile individuazione un'altra area che presenti le medesime caratteristiche di idonei collegamenti alla viabilità principale e secondaria a livello

locale, le attività di logistica dovrebbero essere spostate in altre aree, gravando quindi sul sistema stradale interessato, dato che gli automezzi si troverebbero a percorrere distanze maggiori sia per raggiungere il polo logistico sia per la ripartenza verso la destinazione finale.

Risulta quindi evidente come la scelta individuata sia del tutto ottimale sia localmente sia per quanto riguarda l'area vasta, in quanto localizzata in un contesto peraltro già caratterizzato dalla presenza di impianti industriali/artigianali e delle necessarie infrastrutture.

Tutto ciò considerato, si ritiene pertanto che l'alternativa proposta sia la migliore perseguibile in termini di sostenibilità ambientale e territoriale.

3 ANALISI DI COERENZA DELLA VARIANTE CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E CON GLI STRUMENTI URBANISTICI

Per l'analisi di coerenza della Variante proposta agli strumenti urbanistici e a quelli di pianificazione sovraordinata, nel Documento di ValSAT sono stati presi in esame i vincoli, le tutele e le prescrizioni dei piani pertinenti, riportando stralci cartografici delle principali tavole di interesse e specifici commenti volti a dimostrare come la Variante proposta sia conforme e risponda alle singole norme dei suddetti strumenti di pianificazione.

Per quanto riguarda in particolare **l'analisi di coerenza interna**, è stata verificata la coerenza rispetto alle indicazioni riportate nei seguenti strumenti urbanistici:

- Piano Strutturale Comunale (PSC)
- Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)
- Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica (PPIP) "Selice"
- Piano Operativo Comunale (POC)
- Carta Unica del territorio (CUT)
- Piano di Zonizzazione Acustica (PZA)

Dall'analisi condotta è emerso come la Variante proposta risulti coerente con le previsioni di tali strumenti urbanistici, così come sintetizzato nella tabella successiva (per ulteriori dettagli in merito alle singole motivazioni delle valutazioni svolte si rimanda alla relazione di Valsat).

Obiettivi	Coerenza della Variante
Sostenibilità: 1. governare il policentrismo e contrastare la diffusione insediativa a "nebulosa"; 2. riorganizzare i sistemi di mobilità, riqualificare, potenziare, riorganizzare, rendere sicura la viabilità; 3. formulare indirizzi e criteri per l'allocazione dei servizi e delle reti energetiche, ambientali, telematiche di natura pubblica e privata di interesse collettivo; 4. aumentare la sicurezza del territorio; 5. favorire il risparmio delle risorse naturali, la qualità edilizia degli insediamenti e il loro impatto "dolce" sul territorio;	Coerente
Riconoscibilità e identità: 1. tutelare, valorizzare "tipicizzare" il paesaggio; 2. tutela, ripristino, valorizzazione dei valori ambientali; 3. produzioni agricole tipiche, politica agroalimentare, valorizzazione delle vocazioni produttive e dei servizi culturali;	<i>np</i>
Competitività e coesione: 1. promuovere, valorizzare, innovare le vocazioni produttive; 2. governare la qualità degli insediamenti residenziali; 3. promuovere la qualità dei servizi e governare la relazione tra il territorio e le riorganizzazioni del sistema di servizi; 4. eliminazione strozzature e insufficienze strutturali e qualità delle infrastrutture	Coerente

np = non pertinente

Tabella 3 - Valutazione di coerenza interna della variante a PSC e RUE del Comune di Massa Lombarda

È stata inoltre stata svolta un'analisi della coerenza esterna della Variante proposta rispetto alle indicazioni riportate nei seguenti strumenti di pianificazione sovraordinati:

- Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)
- Piano di Tutela delle Acque (PTA);
- Piano di Gestione delle Acque (PdGA);
- Piani in materia di rischio idrogeologico e rischio alluvioni;
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT);
- Piano Aria Integrato Regionale (PAIR);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

Gli esiti di tale analisi sono riportati di seguito in forma tabellare; per ulteriori dettagli in merito alle singole motivazioni delle valutazioni svolte si rimanda anche in questo caso alla relazione di Valsat.

Obiettivi – indirizzi	Coerenza della variante
Piano di Tutela delle Acque (PTA)	
Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	np
Attuazione del risanamento dei corpi idrici inquinati	np
Conseguimento del miglioramento dello stato delle acque (con raggiungimento di specifici obiettivi di qualità da parte dei corpi idrici significativi entro le tempistiche definite dal Piano)	np
Adeguate protezioni delle acque destinate a particolari utilizzazioni	np
Perseguimento degli usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili	np
Mantenimento della capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate	np
Azzeramento del deficit idrico sulle acque sotterranee ed il mantenimento in alveo del deflusso minimo vitale in merito agli obiettivi relativi agli aspetti quantitativi	np
Tutela quali quantitativa delle risorse idriche	Coerente
Piano di Gestione delle Acque (PdGA)	
Garantire un buono stato di qualità dell'acqua e degli ecosistemi acquatici attraverso prevenzione e riduzione dell'inquinamento, gestione sostenibile della risorsa idrica	np
Preservare zone umide, specie autoctone, coste, ambienti di transizione, sottobacini montani e arrestare la perdita di biodiversità ai fini della conservazione e del riequilibrio ambientale	np
Protezione del suolo attraverso miglioramento del suo utilizzo e ripristino di processi idraulici e morfologici naturali dei corsi d'acqua, finalizzati alla minimizzazione del rischio idraulico	Coerente
Gestione collettiva del bene comune adottando azioni che favoriscano l'integrazione di politiche territoriali, mettendo in atto strumenti per il finanziamento delle misure del piano, sensibilizzando e favorendo l'accesso alle informazioni	np
Individuazione di strategie di adattamento ai cambiamenti climatici	np
Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)	
Migliorare la conoscenza del rischio	np

Obiettivi – indirizzi	Coerenza della variante
Migliorare la performance dei sistemi difensivi esistenti	np
Ridurre l'esposizione al rischio	Coerente
Assicurare maggiore spazio ai fiumi	np
Difesa delle città e delle aree metropolitane	np
Piano Stralcio di Bacino (PSAI)	
Individuazione delle aree a rischio idrogeologico e della perimetrazione delle aree da sottoporre a misure di salvaguardia, nonché le misure medesime	np
Riduzione del rischio idrogeologico, conservazione del suolo, riequilibrio del territorio ed il suo utilizzo nel rispetto del suo stato, della sua tendenza evolutiva e delle sue potenzialità d'uso	np
Riduzione del rischio idraulico e il raggiungimento di livelli di rischio socialmente accettabili	np
Individuazione, salvaguardia e valorizzazione delle aree di pertinenza fluviale in base alle caratteristiche morfologiche, naturalistico-ambientali e idrauliche	np
Obiettivi per la salute umana 1. riduzione del rischio per la vita e la salute umana; 2. mitigazione dei danni ai sistemi che assicurano la sussistenza (reti elettriche, idropotabili, etc.) e l'operatività dei sistemi strategici (ospedali e strutture sanitarie, scuole, etc.);	np
b) obiettivi per l'ambiente 1. riduzione del rischio per le aree protette dagli effetti negativi dovuti al possibile inquinamento in caso di eventi alluvionali; 2. mitigazione degli effetti negativi per lo stato ecologico dei corpi idrici dovuti a possibile inquinamento in caso di eventi alluvionali, con riguardo al raggiungimento degli obiettivi ambientali di cui alla direttiva 2000/60/CE	np
c) obiettivi per il patrimonio culturale 1. riduzione del rischio per l'insieme di elementi costituito dai beni culturali, storici ed architettonici ed archeologici esistenti; 2. mitigazione dei possibili danni dovuti ad eventi alluvionali sul sistema del paesaggio;	np
d) obiettivi per le attività economiche 1. mitigazione dei danni alla rete infrastrutturale primaria (ferrovie, autostrade, strade regionali, impianti di trattamento, etc.); 2. mitigazione dei danni al sistema economico e produttivo (pubblico e privato); 3. mitigazione dei danni alle proprietà immobiliari; 4. mitigazione dei danni ai sistemi che consentono il mantenimento delle attività economiche (reti elettriche, idropotabili, etc.).	Coerente
Piano Aria Integrato Regionale (PAIR)	
Raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria	np
Individuazione di misure specifiche per aziende soggette ad AIA	np
Regolamentazioni degli impianti soggetti ad AIA che utilizzano CSS	np
Applicazione delle BAT	np
Revisione dei criteri regionali di Autorizzabilità	np
Riduzione delle emissioni di COV	np
Contrasto delle emissioni di polveri diffuse	np
Piano Regionale dei Trasporti (PRIT)	
Obiettivi ambientali e di qualità della vita: ridurre gli impatti negativi della mobilità sull'ecosistema e sulla salute	Coerente

Obiettivi – indirizzi	Coerenza della variante
Obiettivi sociali: migliorare l'accessibilità al territorio e alle sue funzioni attraverso il potenziamento delle diverse modalità di trasporto, la riduzione della necessità di spostamento e il miglioramento della sicurezza	<i>np</i>
Obiettivo economico: per sostenere un'offerta di reti e servizi di mobilità in grado di incrementare la competitività economico-produttiva del territorio, ridurre i costi unitari del settore, aumentarne l'efficienza e aprirlo al mercato dove opportuno	<i>np</i>
Promozione di politiche che integrino la rete di aree industriali e logistiche con i nodi della piattaforma logistica regionale per massimizzare il ricorso all'intermodalità da parte del sistema produttivo e al trasporto collettivo per la mobilità della forza lavoro, evitando proliferazione incontrollata e casuale di tali aree	Coerente
Promozione di politiche che favoriscano la concentrazione delle aree produttive, aumentarne la dimensione, dismettere le aree più piccole, meno favorite per posizione, per dotazione di servizi alla produzione, per vicinanza ai servizi di trasporto merci, per accessibilità ai servizi di trasporto pubblico e alla rete stradale principale	<i>np</i>
Gli ambiti specializzati per attività produttive di nuovo insediamento o suscettibili di significative espansioni, dovranno rispondere a requisiti di accessibilità per il trasporto delle merci, nonché a criteri di valutazione dei possibili impatti sulla rete stradale e sulle funzioni circostanti, sul traffico automobilistico e sull'incidentalità. Oltre alla valutazione delle ripercussioni di carattere ambientale che il nuovo insediamento può comportare	Coerente
Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento (PTCP)	
Tutela dell'integrità fisica, dell'identità culturale e della biodiversità del territorio	Coerente
Protezione e prevenzione dei rischi ambientali	Coerente
Tutela della qualità e uso razionale delle risorse idriche superficiali e sotterranee	Coerente
Evoluzione razionale degli insediamenti e delle infrastrutture	Coerente
Individuazione delle azioni necessarie per il mantenimento, il ripristino e l'integrazione dei valori paesistici e ambientali	<i>np</i>

np = non pertinente

Tabella 4 - Valutazione di coerenza esterna della variante a PSC e RUE del Comune di Massa Lombarda

È stata infine verificata la fattibilità della Variante proposta in riferimento ai **vincoli ambientali** esistenti nell'area di interesse, quali vincoli naturalistici, vincoli paesaggistici e per la tutela dei beni culturali e vincoli idrogeologici.

Dalle verifiche condotte è infatti emerso che l'area oggetto di Variante non ricade all'interno di aree appartenenti alla Rete Natura 2000 né all'interno di aree di elevato pregio naturalistico quali aree protette o riserve naturali.

Analogamente, l'area oggetto di Variante non risulta soggetta a vincolo paesaggistico o in zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale o in aree vincolate dal Codice dei beni culturali e del paesaggio.

Infine, l'area non risulta soggetta a vincolo Idrogeologico.

4 CARATTERISTICHE DELLE AREE INTERESSATE DALLA VARIANTE

È stato effettuato un inquadramento territoriale dell'area in esame considerando le seguenti componenti:

- il sistema antropico e socio-economico;
- il sistema della mobilità;
- il sistema naturale;
- il clima acustico locale.

Per completare il quadro ambientale sono state analizzate le seguenti componenti ambientali:

- fattori climatici
- aria
- acqua
- suolo
- paesaggio e beni culturali
- salute e benessere della popolazione

Per quanto riguarda il **sistema antropico e socio-economico**, Massa Lombarda si contraddistingue per un territorio comunale caratterizzato da un'urbanizzazione fortemente concentrata nel capoluogo, all'interno del quale si registra l'85% della popolazione, la restante parte si localizza quasi interamente in insediamenti sparsi.

Con riferimento al tessuto imprenditoriale della provincia di Ravenna, si osserva una ricca presenza di grandi, piccole e medie imprese, operanti in tutti i settori; a livello locale, si registra un recente forte sviluppo delle imprese attive in particolare nei settori agricolo, delle costruzioni e del commercio.

La zona industriale di Fruges-Selice nel Comune di Massa Lombarda, dove è prevista la realizzazione del progetto in esame, rappresenta il centro "strategico" dove si localizzano le più significative attività produttive anche in espansione del territorio comunale.

Per quanto riguarda il **sistema della mobilità**, il territorio del Comune di Massa Lombarda è caratterizzato da un reticolo stradale diffuso e capillare. Il territorio si sviluppa a cavallo del tracciato della Strada Regionale San Vitale, caratterizzato da due diramazioni principali, una in direzione Nord verso Lavezzola e l'altra in direzione Ovest verso Medicina. La linea ferroviaria Lavezzola-Faenza, invece, rappresenta il principale collegamento pubblico con il territorio limitrofo.

La San Vitale costituisce il principale asse di collegamento con la restante viabilità, generatrice quindi della maggior parte del traffico veicolare.

La rete stradale extraurbana, nei pressi dell'area in esame, è costituita da:

- la viabilità autostradale (A14);
- la rete di base di interesse regionale, costituita dalla Via Selice;

- la viabilità extraurbana di interesse provinciale (SP 117, SP 12, SP 53, SP 13);
- strade extraurbane secondarie di interesse locale e strade extraurbane locali.

Per quanto riguarda i **sistemi naturali**, la provincia di Ravenna, nonostante la ridotta superficie, ospita una diversità biologica tra le più elevate a livello regionale e nazionale. La ricchezza di specie ed habitat è ulteriormente accresciuta dalla presenza di elementi rari e di elevato valore conservazionistico. Questo prezioso patrimonio naturale è dovuto alla notevole complessità di ambienti naturali e, in particolare, alla presenza di habitat naturali e semi naturali assai diversificati, che vanno dagli ambienti costieri (dune, lagune, valli salmastre, pinete e macchie arbustive litoranee) a quelli planiziali (boschi igrofili, paludi, prati umidi), dagli ambienti collinari (calanchi argillosi, macchie termofile) a quelli medio montani (boschi di Roverella e Carpino, castagneti, rimboschimenti di conifere, ex coltivi), rupi e grotte gessose, rupi e ghiaioni marnoso arenacei.

Il sito di intervento, in particolare, è collocato in un ambiente di transizione tra un territorio altamente urbanizzato con uso prevalentemente di tipo industriale e un territorio caratterizzato da case sparse e da terreni destinati ad uso agricolo, unitamente ad alcuni insediamenti abitativi.

In base all'analisi alla cartografia relativa alla Rete Natura 2000, l'area in esame non risulta ricadere in un sito SIC/ZSC-ZPS, né all'interno di un'area naturale protetta. Il sito della Rete Natura 2000 più prossimo all'area di intervento è la ZPS identificata con il codice IT4070023 "*Bacini di Massa Lombarda*", ubicata ad una distanza di circa 2 km dall'area oggetto di Variante.

Per quanto riguarda l'analisi della vegetazione interna al comparto oggetto di Variante, si rimanda alla Relazione tecnica agronomica allegata alla documentazione di Variante.

Analogamente, anche per quanto riguarda il **clima acustico** locale si rimanda alla Valutazione previsionale di impatto acustico allegata alla documentazione di Variante.

In termini di **fattori climatici**, in provincia di Ravenna il 2021 è stato un anno estremamente siccitoso e caratterizzato da temperature minime piuttosto rigide, anche inferiori a 0°C fino al mese di febbraio, e da temperature massime elevate (circa 40°C) nel mese di agosto.

Nella stazione di Faenza, localizzata nell'entroterra della Provincia, nel 2021 si sono evidenziate tre principali direzioni di vento, SO, NO ed Est, con velocità maggiori da SO.

In termini di emissioni serra, l'analisi condotta a livello regionale ha mostrato che in Emilia-Romagna, nel 2020, i settori che contribuiscono maggiormente alla produzione di emissioni serra risultano essere il settore dell'energia (per la CO₂) e il settore agro-zootecnico (per il CH₄ e l'N₂O).

Per quanto riguarda la **qualità dell'aria** in provincia di Ravenna, non si rilevano situazioni di particolare criticità in merito agli ossidi di azoto, mentre si rilevano alcune criticità per quanto riguarda le emissioni di particolato.

Focalizzando l'attenzione sulla stazione di monitoraggio della qualità dell'aria più prossima all'area in esame, ossia la stazione Ballirana (stazione di fondo rurale), nel 2021 non si riscontrano in ogni caso superamenti dei limiti imposti dalla normativa in merito alle polveri.

In merito all'**ambiente idrico**, dall'analisi dello stato qualitativo e chimico delle stazioni di monitoraggio delle acque sotterranee nei pressi dell'area soggetta a Variante, non sono emerse criticità. Per quanto

riguarda le acque superficiali, lo stato ecologico è risultato “sufficiente” e chimico “buono” nell’ultimo sessennio di monitoraggio.

Nell’intorno dell’area in oggetto, non sono presenti discariche, siti contaminati o insediamenti agro-zootecnici intensivi che possano alterare la qualità e la quantità dei corpi idrici superficiali e sotterranei.

Oltretutto, l’area in esame non ricade in zone vulnerabili da nitrati di origine agricola e in zone di protezione delle acque sotterranee.

Con riferimento alla componente **suolo**, in base alle più recenti cartografie sull’uso del suolo a livello locale, nell’intorno dell’area in oggetto si rileva una frammentazione e una sostanziale invarianza dell’uso del suolo già censito in passato.

I sedimenti che caratterizzano prevalentemente l’area sono sedimentari, costituiti in superficie da alternanze di argille (da mediamente a molto compattate) intercalate ad argille sabbiose e limose e a terre limo sabbiose. Dalle analisi geologiche condotte nell’area in esame, l’area è risultata idonea per la realizzazione del progetto di Variante.

Nell’intorno dell’area, come già detto, non sono presenti discariche, siti contaminati o insediamenti agro-zootecnici intensivi che possano alterare la qualità del suolo e del sottosuolo.

Dal punto di vista del **paesaggio e beni culturali**, l’area oggetto di intervento non presenta particolari pregi dal punto di vista paesaggistico.

Il territorio di Massa Lombarda presenta una centuriazione a modulazione rettangolare con maglie più fitte e diversamente orientate, probabilmente di epoca medievale.

L’area oggetto di Variante, in particolare, ricadendo in un contesto a prevalente destinazione produttiva, non presenta elementi di pregio degni di nota; al contrario, sono presenti, sull’area in questione, degli immobili dichiarati inagibili che devono essere demoliti nell’ambito delle attività previste dalla variante (per il dettaglio si rimanda alla documentazione di variante).

L’analisi della **salute e benessere della popolazione** ha riguardato in particolare il territorio dell’AUSL Romagna, in cui ricade anche il Comune di Massa Lombarda.

Per quanto riguarda la natalità, nel decennio 2009-2019 si è registrata una tendenza alla diminuzione della natalità, sia a livello locale che a livello nazionale. In Romagna, in particolare, nel 2019 sono nati 8.099 bambini, con un tasso di natalità pari a 7,2 nati ogni 1.000 abitanti, in linea con il dato regionale (7,2) e nazionale (7,6).

In termini di decessi, nel 2020 nel territorio della Romagna si sono verificati 14.310 decessi (1.275 ogni 100.000 abitanti) con tassi di mortalità (n° morti/popolazione media per 100.000) in linea con quelli regionali anche se su livelli lievemente inferiori.

Dopo la tendenza alla diminuzione registrata nel decennio precedente, nel 2020 il tasso standardizzato di mortalità subisce un netto incremento (+12% rispetto al 2019) legato all’impatto della diffusione del COVID-19. Le principali cause di morte in Romagna sono le malattie del sistema cardio-circolatorio (circa il 30% del totale) e i tumori (24%). Le malattie respiratorie hanno causato in Romagna il 18% di tutti i decessi, circa il doppio rispetto al 2019 (9% del totale), dato collegabile all’epidemia di COVID-19.

È stata condotta nella Relazione di ValSAT anche una valutazione, in termini sia di quantificazione che di distribuzione, della popolazione potenzialmente esposta agli effetti riconducibili al progetto di Variante,

consultando le informazioni rese disponibili dall'ISTAT nell'ambito del Censimento 2011 della popolazione e delle abitazioni.

È stato rilevato che la densità abitativa di tutta l'area nei dintorni del futuro polo logistico è piuttosto contenuta, considerato che questo si localizza in una zona industriale e produttiva.

In un areale di 50 m dal sito in oggetto, nell'intorno delle vie Selice e di via Trebeghino sorgono i primi complessi di edifici comprensivi della zona industriale del quartiere e ad una distanza di 150 m sorgono le prime abitazioni.

La prima zona residenziale significativa nei dintorni dell'area in oggetto sorge in direzione dell'abitato di Massa Lombarda e dista circa 500 m dall'area di interesse: in quest'area, di superficie di 0,28 km², vi risiedono 743 persone, ma soltanto una minima parte di queste risiede ad una distanza inferiore ai 500 m dal sito.

5 EFFETTI DELLA VARIANTE PROPOSTA

Nell'ambito della ValSAT sono stati analizzati gli effetti ambientali della Variante sulle diverse componenti ambientali, con particolare riferimento agli impatti ambientali connessi alla fase di attività del polo logistico in progetto.

In accordo con quanto riportato dalle *“Linee guida per l'analisi e la caratterizzazione delle componenti ambientali a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS - Edizione 2017”* (SNPA 148/2017), le componenti ambientali prese in considerazione sono le seguenti:

- **aria;**
- **acqua;**
- **suolo;**
- **biodiversità;**
- **fattori climatici;**
- **paesaggio e patrimonio culturale.**

In aggiunta, è stata effettuata l'analisi degli impatti su:

- **sistema socio-economico;**
- **benessere della popolazione;**

in quanto ritenuti meritevoli di approfondimento nell'ambito della presente Valsat.

Nella seguente matrice si propone, in forma grafica, una sintesi delle valutazioni degli effetti ambientali determinati dalla Variante, esposte nel documento di ValSAT.

	Indicatore	Variazione negativa	Variazione lievemente negativa	Nessuna variazione apprezzabile	Variazione lievemente positiva	Variazione positiva
Aria	Densità abitativa			X		
	Urbanizzazione			X		
	Zone a destinazione produttiva			X		
	Contributo alle emissioni di inquinanti derivanti da attività produttive			X		
	Impianti di produzione di energia elettrica e calore presenti sul territorio			X		
	Potenza e produzione elettrica da fonte fossile			X		
	Distribuzione della produzione di energia per fonti (comprese le rinnovabili)			X		
	Emissione di polveri			X		
	Emissione di NOx			X		

	Indicatore	Variazione negativa	Variazione lievemente negativa	Nessuna variazione apprezzabile	Variazione lievemente positiva	Variazione positiva
	Emissioni dirette di gas serra			X		
	Emissioni indirette di gas serra			X		
	Popolazione esposta al rischio di frane e alluvioni			X		
Acqua	Stato ecologico dei fiumi			X		
	Stato chimico delle acque superficiali			X		
	Stato quantitativo dei corpi idrici sotterranei			X		
	Stato chimico dei corpi idrici sotterranei			X		
	Concentrazione di nitrati			X		
	Inquinamento da pesticidi			X		
	Consumi idrici (civili, industriali, agricoli)			X		
	Perdite nelle reti idriche			X		
	Prelievi di acqua per i diversi usi			X		
Biodiversità	Consistenza e livello di minaccia di specie animali			X corridoio ecologico		
	Consistenza e livello di minaccia di specie vegetali			X interventi di riqualificazion e forestale		
	Diffusione di specie alloctone animali e vegetali			X		
	Rete Natura 2000			X		
	Superficie forestale: stato e variazioni			X interventi a favore del popolamento forestale		
	Habitat			X interventi di riqualificazion e delle aree verdi		
	Frammentazione			X corridoio ecologico		
Paesaggio e beni culturali	Frammentazione del paesaggio			X		
	Artificializzazione del paesaggio			X		
	Urbanizzazione del paesaggio			X		
	Presenza di beni ed aree vincolate e/o tutelate			X		

	Indicatore	Variazione negativa	Variazione lievemente negativa	Nessuna variazione apprezzabile	Variazione lievemente positiva	Variazione positiva
Suolo	Uso del suolo			X		
	Consumo di suolo			X		
	Superficie impermeabilizzata assoluta e percentuale			X		
	Perdita di suolo espressa in t/ha*anno			X		
	Percentuale di carbonio organico nei suoli			X riqualificazione aree verdi		
	Superfici a rischio idrogeologico			X		
	Elementi antropici esposti al rischio di frane e alluvioni			X		
	Siti contaminati			X		
Sistema socio-economico	Livello occupazionale				X	
	Traffico veicolare di mezzi leggeri			X		
	Traffico veicolare di mezzi pesanti			X		

Tabella 5 - Sintesi della valutazione degli impatti

6 INDICATORI DI MONITORAGGIO

Nel documento di ValSAT, oltre ad essere individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle soluzioni prescelte e le eventuali misure, idonee ad impedirli, mitigarli o compensarli, devono altresì essere definiti gli indicatori pertinenti indispensabili per il monitoraggio degli effetti attesi sui sistemi ambientali e territoriali, privilegiando quelli che utilizzino dati disponibili.

Il controllo degli effetti ambientali significativi dell'attuazione della Variante è finalizzato ad intercettare tempestivamente eventuali effetti negativi adottando le opportune misure correttive.

Si riportano di seguito, organizzati in forma tabellare, gli indicatori proposti per il monitoraggio degli effetti della presente Variante al PSC e RUE del Comune di Massa Lombarda:

Componente	Indicatore	U.d.m.	Frequenza rilevazione	Restituzione del dato complessivo
Sistema socio-economico	Addetti del polo logistico	n. di addetti / anno	Annuale	Report
Sistema socio-economico	Merci movimentate	tonnellate / anno	Annuale	Report
Sistema socio-economico	Merci movimentate	n. di mezzi pesanti / anno	Annuale	Report

Tabella 6 – Indicatori di monitoraggio

7 CONCLUSIONI

La Società Viocar S.p.A. intende realizzare un centro logistico in un'area ricompresa tra Via Trebeghino e Via Selice, sita in Comune di Massa Lombarda (RA), nell'ambito della riorganizzazione della viabilità dell'area della Bassa Romagna, dove è prevista la realizzazione di un nuovo casello autostradale A14 "Valle del Senio" in località Solarolo.

A fianco del nuovo casello autostradale, sono previsti importanti interventi di riorganizzazione e ottimizzazione funzionale della viabilità, con la previsione, in particolare, di un nuovo collegamento viario in zona Massa Lombarda tramite l'adeguamento della S.P. n. 117 Palmiera, allo scopo di migliorare i collegamenti est-ovest tra il territorio ravennate ed il territorio bolognese: questo intervento rappresenta la prima importante operazione infrastrutturale ed è inserita, come detto, all'interno di un programma territoriale strategico di riqualificazione di area vasta, così come pianificato e programmato nella strumentazione a scala provinciale.

A tal fine, nel 2022 la Provincia di Ravenna ha avviato l'attuazione di un primo stralcio progettuale definitivo per la realizzazione dell'adeguamento della S.P. n. 117 Palmiera che collega le attuali strade provinciali S.P. n. 12 Massa Lombarda (S. Lucia), in territorio ravennate, e la S.P. n.610R Selice Montanara, in territorio bolognese.

In questo contesto, sono state avviate le procedure per la realizzazione di un nuovo polo logistico nell'area industriale localizzata nell'area ad ovest del territorio di Massa Lombarda ed attualmente individuata nel vigente Piano Strutturale Comunale (PSC) come *"ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunali strategici ASP2_SS"*.

Viocar, in qualità di proponente di questo nuovo polo logistico nell'area industriale denominata "Selice 2000", oltre a realizzare le opere di urbanizzazione dell'area interessata si è proposta di contribuire, in quota parte, all'adeguamento della viabilità provinciale relativamente alla S.P. n.117 Palmiera.

L'ubicazione del progetto del nuovo polo logistico risulta strategica in quanto localizzata all'interno di un ambito che la pianificazione territoriale comunale e provinciale individua come potenziale ambito specializzato "strategico" per attività produttive, da interessare con interventi di trasformazione urbanistica.

Tuttavia, in tale area il PSC del Comune di Massa Lombarda non consente la collocazione di attività logistiche di media e grande dimensione, attività consentita, nell'ambito dell'Unione dei Comuni della Bassa Romagna, unicamente presso il Centro merci di Lugo. Analogamente, nel Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del Comune di Massa Lombarda, gli attuali usi consentiti negli ambiti specializzati per attività produttive non risultano coerenti con l'intervento in progetto per la realizzazione del polo logistico.

Al fine di potere effettuare l'intervento in progetto, è stata presentata specifica richiesta di variante agli strumenti urbanistici comunali, nello specifico al PSC e al RUE del Comune di Massa Lombarda, e contestuale Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (ValSAT) ai sensi dell'art. 18 della L.R. 24/2017 e s.m.i., che costituisce il riferimento normativo in Emilia-Romagna in materia di disciplina sulla tutela e l'uso del territorio.

Dal momento che PSC e al RUE del Comune di Massa Lombarda recepiscono gli indirizzi e le disposizioni dei piani sovraordinati, è stata effettuata un'analisi dei piani sovraordinati allo strumento di pianificazione urbanistica e territoriale oggetto di variante.

Dalle verifiche condotte è emerso come la Variante proposta risulti coerente con le previsioni di tali strumenti di pianificazione.

Coerentemente con quanto previsto dalla normativa nazionale e regionale in materia di ValSAT, nel presente elaborato è stata valutata la situazione ambientale esistente e gli effetti ambientali attesi derivanti dall'attuazione della Variante in esame.

Dalle valutazioni svolte si ritiene che la Variante proposta sia ambientalmente sostenibile e pertanto si richiede che venga introdotta negli strumenti di pianificazione urbanistica.