

PROPOSTA DI ACCORDO OPERATIVO
AI SENSI DELL'ART.4 E DELL'ART 38 DELLA L.R.24/2017
AMBITO PRODUTTIVO 47.32
COMUNE DI CAMPOGALLIANO

COMMITTENTE: Logistica e Sviluppo S.R.L.

SOGGETTO ATTUATORE: Trasporti Internazionali Transmec s.p.a.

ELABORATO d12

VALSAT

SINTESI NON TECNICA

Responsabile elaborato:
Dott. Geol. Valeriano Franchi
Gruppo di lavoro
Dott.ssa Geol. Stefania Asti



Agosto 2020

Comune di Campogalliano - Protocollo n. 7757/2020 del 08/09/2020

Firmato digitalmente da: Valeriano Franchi --- salis filippo --- GROTTI LORIS il 08/09/2020 10:24:35 --- 08/09/2020 11:23:45 --- 08/09/2020 10:38:58

Si attesta, ai sensi dell'art. 23 del Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82, che la presente copia è conforme in tutte le sue componenti al documento informatico originale depositato agli atti presso il Comune di Campogalliano

PROPOSTA DI ACCORDO OPERATIVO AI SENSI DELLA L.R. 24/2017

AMBITO PRODUTTIVO 47.32 – CAMPOGALLIANO (MO)

VALSAT- SINTESI NON TECNICA

INDICE

1	PREMESSA.....	4
2	SINTESI DELLA PROPOSTA DI ACCORDO.....	5
3	VIABILITÀ E TRAFFICO.....	5
4	INQUINAMENTO ACUSTICO	6
5	SUOLO, SOTTOSUOLO, ACQUE SUPERFICIALI E ACQUE SOTTERRANEE	7
6	QUALITÀ DELL'ARIA	9
7	VERDE, ECOSISTEMI, PAESAGGIO E BENI CULTURALI	10
8	ELETTROMAGNETISMO	11

1 PREMESSA

Il presente elaborato costituisce la “Sintesi non tecnica” del Documento di Valsat della proposta di Accordo Operativo dell’Ambito ASP 47.32 denominato “Via per Modena”, ubicato all’interno del territorio del Comune di Campogalliano.

Tale elaborato è sviluppato ai sensi dell’art. 18 LR 24/2017 “Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat) che, al P.to 4 richiede: *“Per favorire la più ampia partecipazione del pubblico e la trasparenza delle scelte operate dal piano, il documento di Valsat deve contenere un elaborato illustrativo, denominato "sintesi non tecnica", nel quale è descritto sinteticamente, in linguaggio non tecnico, il processo di valutazione svolto e gli esiti dello stesso, dando indicazione delle parti del documento di Valsat in cui gli elementi sintetizzati sono più analiticamente sviluppati. “*

Lo studio è riferito alla trasformazione dell’Ambito ASP 47.32 denominato “Via per Modena”, ubicato in fregio alle Vie Strasburgo e per Modena, nella zona industriale posta a sud est del capoluogo; si tratta di un “nuovo Ambito specializzato per attività produttive sovracomunale”

Nel Documento di Valsat, che comprendente una descrizione dell’intervento e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull’ambiente, è stata valutata la coerenza con la pianificazione, in particolare rispetto alla Valsat di PSC, POC e relativa Scheda Norma e RUE, e gli effetti ambientali dell’intervento in relazione agli aspetti riguardanti:

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

L'analisi condotta sull'area ha permesso di definirne il quadro ambientale dello stato attuale, relativamente alle suddette componenti. Si è poi considerato l’oggetto dell’Accordo simulandone l'inserimento e valutandone gli effetti prodotti sia nell'area specifica che in un areale più vasto in uno scenario futuro.

Si evidenzia come gli studi ambientali presentati e il documento di Valsat analizzano approfonditamente, in base ai dati disponibili, tali tematiche.

2 SINTESI DELLA PROPOSTA DI ACCORDO

L'Accordo Operativo in oggetto è riferito alla trasformazione dell'Ambito ASP 47.32 denominato "Via per Modena", ubicato all'interno del territorio del Comune di Campogalliano in fregio alle Vie Strasburgo e per Modena, nella zona industriale posta a sud est del capoluogo; si tratta di un "nuovo Ambito specializzato per attività produttive sovracomunale" a cui è assegnata, dal PSC, una superficie territoriale complessiva di 73.700 m².

L'intervento in progetto prevede l'ampliamento della sede della Ditta Transmec Group – Trasporti Internazionali Transmec spa attualmente insediata nell'adiacente ambito 45.35; la realizzazione degli interventi interesserà non solo l'area ricadente nell'ambito 47.32 oggetto di Accordo Operativo, ma anche parte della superficie residua dell'adiacente 45.35 (non oggetto di Accordo); la Superficie Utile massima dell'intervento sarà SU = mq 49.000. L'intervento oggetto di Accordo, prevede la realizzazione di due magazzini, mentre l'accesso all'area avverrà dalla Via Strasburgo.

La progettazione dell'area di intervento tiene conto della previsione del PSC che richiede una quota del 20% della ST come superficie per dotazioni territoriali (in assortimento non indicato di verde e parcheggi); è prevista una superficie per dotazioni territoriali di circa 15.550 m², pari a circa il 21% della ST dell'ambito 47.32. Come stabilito dal PSC, si prevede inoltre la cessione del 50% del valore del terreno agricolo, mantenendo l'intervento privato sulla totalità dell'Ambito.

L'area d'interesse risulta ubicata nel settore sud-orientale del territorio comunale di Campogalliano e ricade ad una quota topografica di circa 39.0 m s.l.m.

Sotto il profilo morfologico nella zona di studio mancano evidenze geologiche-geomorfologiche particolari: l'area è completamente pianeggiante, con una leggera inclinazione verso nord-est, in concordanza con l'andamento della pianura emiliana.

3 VIABILITÀ E TRAFFICO

Lo studio sulla viabilità e il traffico è stato finalizzato alla valutazione degli effetti sulla rete stradale della realizzazione del nuovo stabilimento ad uso deposito della ditta Transmec, destinato a ricevere gli autoveicoli degli addetti e dei visitatori dello stabilimento e i veicoli leggeri destinati al carico/scarico merci.

L'intervento di urbanizzazione del lotto è stato progettato ragionando sull'assetto già esistente e sulle caratteristiche di completamento possedute dall'area in oggetto: l'accesso al lotto e al parcheggio avverrà attraverso via Strasburgo, raggiungibile utilizzando la Via Ponte Alto che si innesta, tramite rotatoria, su Via del Lavoro, da cui sarà quindi possibile raggiungere sia l'asse autostradale che la Via per Modena; nella zona sud-ovest del lotto saranno realizzati i parcheggi, mentre lungo la Via per Modena (che non sarà in comunicazione con la Via Strasburgo), verrà realizzata una fascia d'ambientazione a verde.

L'analisi svolta si è basata sulla rilevazione dei flussi di traffico delle arterie limitrofe contenuta nello studio "La mobilità" del QC del PSC di Campogalliano (2014). Non si è ritenuto necessario effettuare simulazioni del traffico in quanto l'intervento oggetto di Accordo Operativo si colloca in un settore di territorio ben servito dalla rete viaria esistente, nelle immediate vicinanze del casello autostradale di Campogalliano e della diramazione A22-A1, capace di gestire elevati flussi di traffico.

Sulla rete interessata dall'intervento sono state individuate due fasce orarie di punta comprese fra le ore 8-9 del mattino e tra le ore 18-20 della sera. Dallo studio emerge che sulla via del Lavoro transitano 14.667

mezzi, con percentuale di oltre il 28% di mezzi pesanti (5.184); sulla via per Modena transitano 22.124 mezzi, con percentuale di oltre il 15% di mezzi pesanti (3.356).

Il traffico giornaliero indotto dall'attività produttiva, secondo le indicazioni fornite dai progettisti, può essere previsto in un massimo di 365 veicoli in entrata ed altrettanti in uscita, di cui circa il 27% costituito da veicoli commerciali leggeri e pesanti ed il restante da automobili, per la maggior parte degli addetti (96%); tali flussi genereranno un incremento di circa il 2,5% sulla Via del Lavoro e di circa 1.6% sulla Via per Modena, valori comunque contenuti rispetto all'entità del flusso di traffico esistente lungo le arterie principali al contorno dell'area in esame.

Pertanto, dalle valutazioni qui effettuate, risulta che:

- l'accesso al lotto da via Strasburgo evita il congestionamento delle strade di rilevanza provinciale;
- la presenza di una rotatoria nell'intersezione tra via Ponte Alto e via del Lavoro garantisce facilità di accesso;
- l'aumento del flusso di traffico indotto è contenuto rispetto al normale flusso di transito sulle arterie limitrofe al lotto.

È inoltre probabile, data l'attività di destinazione dei fabbricati a prevalenza logistica, che l'ora di punta di arrivo e di uscita degli addetti non coincida con l'ora di massimo carico della rete stradale evitando di peggiorare le condizioni di mobilità dell'area.

Il progetto del nuovo insediamento produttivo contribuirà infine a migliorare lo sviluppo della mobilità sostenibile, prevedendo sul lato meridionale del lotto di proprietà, la realizzazione di una pista ciclabile lungo Via per Modena.

4 INQUINAMENTO ACUSTICO

La situazione acustica relativa all'area d'intervento è stata analizzata in base agli scenari di riferimento ante e post operam, tramite rilievi strumentali e simulazioni modellistiche, individuando i ricettori in assoluto più critici.

Il clima acustico nella situazione attuale è stato caratterizzato sia tramite rilievi fonometrici che mediante il calcolo dei livelli acustici su una serie di ricettori puntuali opportunamente individuati.

La caratterizzazione acustica dell'area di intervento nello scenario futuro è stata effettuata mediante l'utilizzo di un modello di calcolo previsionale; l'approccio metodologico seguito per la determinazione della compatibilità acustica dell'intervento si è basato sulla verifica del rispetto dei limiti acustici, in riferimento al solo periodo diurno, perché non è prevista attività in quello notturno.

Ai fini della simulazione dello scenario futuro, si sono considerati i dati forniti dalla società di progettazione relativamente al traffico giornaliero, distribuito tra le 6:00 e le 22:00, indotto dai nuovi fabbricati, che risulterà essere pari a 630 veicoli leggeri (auto e veicoli commerciali leggeri) e 100 veicoli pesanti in ingresso e in uscita dai fabbricati; da un punto di vista della compatibilità acustica, il flusso medio orario del periodo diurno, inteso come somma tra ingressi e uscite, sarà pari a 40 veicoli leggeri e 6 veicoli pesanti.

Sono pertanto state considerate, come sorgenti disturbanti introdotte all'interno del modello di simulazione, i flussi di traffico sulla viabilità ordinaria, i flussi di traffico indotti dall'intervento, il contributo dei parcheggi di progetto, delle operazioni di carico/scarico merci e degli impianti di raffrescamento/raffreddamento installati sulle coperture dei fabbricati (1 impianto per fabbricato).

Le simulazioni evidenziano come i ricettori considerati rispettino ampiamente i limiti di III classe acustica.

SINTESI NON TECNICA

Oltre alla verifica dei limiti assoluti di immissione, per lo scenario di progetto è stata effettuata anche la verifica del criterio differenziale, relativamente alle operazioni di carico e scarico e agli impianti tecnologici installati sulle coperture dei fabbricati. Le verifiche hanno evidenziato come il rumore ambientale sia sempre inferiore a 50 dB, rendendo non applicabile la verifica del criterio differenziale. Appare comunque evidente che l'apporto risulta sempre al di sotto dei 5 dBA previsti come limite normativo.

In conclusione pertanto, sulla base delle verifiche effettuate, è emerso che l'intervento in progetto non determinerà superamenti dei limiti cogenti e che l'impatto acustico presso i ricettori sensibili presenti nell'intorno possa ritenersi trascurabile.

5 SUOLO, SOTTOSUOLO, ACQUE SUPERFICIALI E ACQUE SOTTERRANEE

L'area d'indagine è caratterizzata dalla presenza di limi sabbiosi di canale, argine e rotta fluviali, con contenuto in sabbia compreso tra il 20% e il 30% - in strati sottili, spesso mal visibili - ascrivibili all'Unità di Modena (AES8a) che, a sua volta, costituisce la parte sommitale del Subsistema di Ravenna e che possiede uno spessore inferiore a 10 m. Le indagini eseguite hanno permesso di rilevare la presenza di litologie limo-argillose sino a circa 20.00 m di profondità, intervallati da strati più esigui di limi-sabbiosi e sabbie limose.

L'intervento in progetto non prevede la necessità di realizzare particolari scavi, in quanto si realizzerà completamente fuori terra. Al contrario, è previsto il riporto di materiale per portare la quota di progetto del piano terra degli edifici e del piazzale circostante a +1,0 m rispetto al piano campagna attuale.

Gli scavi per la realizzazione delle fondazioni, delle reti interrato e per la preparazione dell'area di intervento, comporteranno la rimozione di limitate quantità di terreno costituito prevalentemente da argille e limi.

L'indagine ambientale eseguita sull'area in oggetto nel Luglio 2019 a cura di Geo Group, volta ad accertare la qualità ambientale di una area oggetto di nuova lottizzazione, relativamente alla matrice terreno, permesso di verificare che l'area è stata storicamente ad uso agricolo; le indagini hanno accertato che tutti i 25 campioni prelevati ed analizzati sono risultati conformi con quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 (Allegato 5 - Tabella 1A e B), relativamente a: "Concentrazione soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo riferiti alla specifica destinazione d'uso dei siti da bonificare", sia per i siti ad uso "commerciale e industriale" che per i siti ad uso "verde pubblico e privato e residenziale" sulla base dei parametri ricercati e che il campione di riporto R24 proveniente dal sondaggio S24 è risultato conforme con quanto previsto dal D.M. 186/2006 e al D.Lgs. n°152/2006 All. 5 Tab. 2, quindi idoneo al recupero.

In ottemperanza della normativa tecnica nazionale (NTC 2018) e in accordo con i risultati ottenuti a seguito delle indagini geofisiche eseguite è stato possibile classificare il terreno di fondazione come appartenente alla categoria C. A seguito della definizione delle caratteristiche geofisiche del sito è stata condotta un'analisi di risposta sismica locale RSL per la definizione dell'azione sismica di riferimento, secondo approccio di calcolo DGR 630/19, che ha determinato un fattore di amplificazione del moto sismico pari al valore di 1.37. Gli esiti dell'analisi RSL derivano un fattore di amplificazione inferiore a quello derivabile secondo approccio semplificato NTC 2018 per una categoria di sottosuolo C (1.46). In forza di ciò risulta ragionevole e cautelativo adottare un fattore di amplificazione pari a 1.46 per la stima dell'accelerazione di riferimento per le successive verifiche di liquefazione e cedimenti post-sismici. L'indagine condotta ha permesso di escludere la sussistenza di particolari criticità riconducibili ad una potenziale instabilità del sito per effetti sismici, differentemente da quanto indicato nella cartografia MOPS relativa allo studio MS del Comune di Campogalliano; dalle risultanze ottenute dalle verifiche della suscettività del sito al fenomeno di liquefazione emerge che l'areale in esame risulta esposto a un rischio variabile da "basso" a "nullo. Il sito di interesse risulta quindi privo di potenziale instabilità per effetto sismico e pertanto, sulla base dell'indagine sismica condotta si può ritenere che la progettazione antisismica esecutiva potrà essere condotta secondo l'approccio semplificato NTC 2018.

SINTESI NON TECNICA

L'intervento non interferirà con elementi della rete idrica superficiale, qui rappresentati esclusivamente dalla rete di scolo dei canali di bonifica, individuati nel Canale di Lesignana che costeggia, interrato, il limite occidentale dell'ambito con direzione nord-sud, attraversandolo poi, sempre interrato, nella parte settentrionale, con direzione est-ovest e nel canale di scolo/laminazione che scorre ad ovest del comparto, lungo via del Lavoro.

Il recapito delle acque meteoriche avverrà nel Cavo Paussole, quello delle acque nere, invece, alla condotta di via Strasburgo, che recapita al collettore dei reflui diretto al depuratore di Carpi. Il sistema di gestione delle acque meteoriche è previsto costituito da una rete che convoglia le acque intercettate dalle coperture, piazzali, viabilità e parcheggi (escluse le prime piogge) in una dorsale principale la quale confluirà nel canale di scolo posto in fregio alla S.P. n. 13 – Via Per Modena, il quale poi le recapiterà, a sua volta, nel bacino di laminazione esistente, posto a Nord del comparto in oggetto. L'esistenza di questo sistema di laminazione, costituito dal canale esistente lungo la Via del Lavoro, il suo prolungamento a nord della SP 13 e il bacino presente oltre via Ponte Alto, prima dell'immissione nel Cavo Paussole, ampiamente sovradimensionato rispetto alle necessità attuali, è capace di assolvere la laminazione delle acque generate anche dal comparto oggetto di intervento, pertanto, si ritiene garantito il principio di invarianza idraulica, senza la necessità di realizzare opere compensative. In conformità a quanto prescritto verrà realizzato, sul cavo Paussole, un impianto di sollevamento presso case Dallari della potenzialità di circa 150 l/s e attuata la riduzione a 30 cm della quota del relativo sbarramento esistente; l'intervento verrà eseguito secondo le specifiche indicazioni fornite dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale.

La rete di smaltimento delle acque nere del comparto raccoglierà esclusivamente i reflui generati dai servizi igienici degli edifici, e convoglierà le acque nella zona nord-occidentale del comparto la quale si innesterà nella rete di pubblica fognatura esistente lungo via Strasburgo. Le attività previste non comporteranno la produzione di reflui di processo.

Per quanto riguarda il rischio idraulico connesso con i corsi d'acqua del reticolo idrografico principale e di bonifica, secondo il PGRA l'area è interessata da una pericolosità media, in relazione al pericolo di esondazioni dei soli corsi d'acqua del reticolo di bonifica. Secondo le norme del RUE (derivate dal PTCP), l'area risulta anche soggetta ad elevata criticità idraulica per la concomitanza del vicino corso del Fiume Secchia e per la presenza di aree depresse. Lo studio idraulico eseguito sull'area in esame, non ha evidenziato particolari problematiche connesse al reticolo principale e al reticolo secondario di pianura. Trattandosi tuttavia di area ricompresa nella perimetrazione di zone a criticità idraulica, sono state adottate misure volte alla riduzione della vulnerabilità delle strutture in progetto e del personale, in particolare è stata esclusa la realizzazione di piani interrati o seminterrati, ritenuti i più vulnerabili in caso di allagamento e la quota d'imposta del piano terra del nuovo fabbricato sarà mantenuta a +1,00 m rispetto al piano finito dei piazzali esterni. Nella progettazione dell'intervento andranno inoltre adottati tutti gli accorgimenti costruttivi ritenuti pertinenti, secondo quanto evidenziato nella relazione idraulica, sulla base delle documento "Edifici in aree a rischio alluvione. Come ridurre la vulnerabilità" redatto dall'Autorità di Bacino del fiume Po in concerto con l'Università degli Studio di Pavia.

Come misura migliorativa si è previsto il recupero e riuso di parte delle acque meteoriche intercettate dalle coperture, al fine di riutilizzarle per l'irrigazione delle aree verdi pertinenziali e di cessione e per il rifornimento dei servizi igienici, mediante la realizzazione di un sistema di vasche di accumulo la cui capacità andrà definita in fase progettuale.

Al fine di ridurre il rischio di danneggiamento dei beni e delle strutture che sono previste nell'area di Accordo, potranno essere assunte misure integrative nella fase di progettazione tali per cui possa ritenersi migliorata la mitigazione del rischio di allagamento.

Considerate le valutazioni svolte sulle criticità idrauliche dei corsi d'acqua del reticolo principale, secondario e di bonifica e le condizioni di esecuzione degli interventi nel rispetto del principio dell'invarianza idraulica,

unitamente agli accorgimenti già esistenti (laminazione) e a quelli che si realizzeranno per contrastare il pericolo di allagamento dell'area, si possono ritenere mitigati i problemi idraulici dell'intero comparto oggetto dell'Accordo, in cui saranno realizzati nuovi edifici.

In corrispondenza dell'area di studio il livello della falda superficiale è prossimo al piano campagna e presenta una direzione di flusso sotterraneo verso NE; nel corso dell'indagine penetrometrica eseguita nel 2017, sono stati registrati, nei fori di sondaggio, valori di soggiacenza prossimi al piano campagna (tra 1.0 e 1.30 m dal p.d.c.), con la sola eccezione di due casi, in cui il livello di soggiacenza è risultato tra i 4.00 e 4.80 m dal p.d.c. Anche se non sono previsti piani interrati negli edifici in progetto che potrebbero interferire con tali livelli acquiferi, la progettazione e realizzazione di infrastrutture interrate dovrà comunque tenere conto della possibile interferenza con le acque sotterranee.

Le caratteristiche delle attività che si svolgeranno negli edifici sono tali da non causare rischi da sversamenti accidentali.

6 QUALITÀ DELL'ARIA

Per la valutazione della qualità dell'aria, in assenza di stazioni di monitoraggio nel comune di Campogalliano, vista la posizione dell'area in esame, la valutazione dello stato di qualità dell'aria nello scenario attuale è stata fatta rispetto alla stazione di fondo sub-urbano di Carpi ed alla stazione di traffico di via Giardini di Modena; sono inoltre stati analizzati i dati relativi ad un'indagine svolta tra il 12 gennaio e l'8 febbraio 2017 in via Mattei a poca distanza dalla A22.

Tenuto conto del traffico diretto o in uscita dal casello il contributo prevalente alla qualità dell'aria per l'area in esame, è sicuramente quello dovuto al traffico.

Sulla base delle valutazioni svolte, relativamente alle misurazioni effettuate da ARPA, la procedura di stima ha portato a concludere come fosse probabile ritenere che vi sia il rispetto dei valori limiti annui nel punto di misura sia per PM10 che per NO2.

Per quanto riguarda lo studio condotto su Via Mattei, vanno fatte alcune considerazioni: l'area interessata all'accordo di programma non coincide con quella in cui è stata fatta l'indagine, risultando più direttamente esposta alle emissioni da traffico nella direttrice via per Modena e via del Lavoro, meno influenzata dalle emissioni della A22, più libera da costruzioni e quindi favorita per quanto riguarda la dispersione degli inquinanti nell'atmosfera. Complessivamente si è quindi potuto ritenere che i livelli di concentrazione di PM10 e di NO2 che sono ora presenti nell'area interessata all'accordo di programma possano essere tendenzialmente inferiori a quelli presenti nell'area di via Mattei.

Nello scenario futuro le sorgenti che potranno incidere sul clima atmosferico nell'intorno dell'area di ampliamento, fanno riferimento esclusivamente al traffico stradale indotto dall'intervento stesso sulla viabilità adiacente; l'attività di logistica che s'insedierà nell'area, non prevede infatti alcun tipo di lavorazione che possa determinare emissioni di fumi di combustione ne aspirazioni da processi produttivi e le uniche emissioni potranno essere quelle derivanti dagli impianti di riscaldamento/condizionamento per gli uffici dei due edifici, determinando pertanto emissioni dirette in atmosfera del tutto trascurabili.

All'interno delle aree a magazzino non sono inoltre previste emissioni inquinanti in quanto tutti i mezzi di sollevamento (muletti, transpallet) saranno elettrici.

Durante la campagna di caratterizzazione del clima acustico sono stati condotti dei rilievi di traffico veicolare i cui risultati, possono essere utilizzati per una valutazione dell'impatto sulla rete stradale e sull'inquinamento atmosferico dell'area. Dai dati forniti dalla società di progettazione risulta che il traffico giornaliero, indotto dai nuovi fabbricati sia pari a 630 veicoli leggeri (auto e veicoli commerciali leggeri) e 100 veicoli pesanti in ingresso e in uscita dai fabbricati.

Tale incremento non è ritenuto rilevante ai fini di un peggioramento della qualità dell'aria; se consideriamo infatti che i volumi di traffico presenti nelle attigue autostrade sono decisamente alti, si può presupporre che l'incremento veicolare indotto dalle attività previste nei nuovi fabbricati non rappresenti un determinante aggravio per le condizioni della qualità atmosferica della zona

In conclusione, facendo riferimento a quanto sopra descritto, si ritiene che l'ampliamento oggetto di studio risulti coerente con il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) della Regione Emilia Romagna, in quanto non peggiora la qualità dell'aria. Il progetto non determina variazioni, e non comporta quindi complessivamente uno scenario emissivo futuro che non si discosta da quello attuale.

Fermo restando che si tratta di incrementi del tutto trascurabili, al fine di mitigare le maggiori emissioni di inquinanti in atmosfera, oltre alla messa a dimora di piante ad alto fusto, si potrà valutare l'opportunità di utilizzare moderne tecniche fotocatalisi attraverso il trattamento di superfici sia verticali che orizzontali con prodotti a base di biossido di titanio.

7 VERDE, ECOSISTEMI, PAESAGGIO E BENI CULTURALI

Come emerge anche dalla pianificazione territoriale e urbanistica non si riscontrano nell'area elementi di valore naturalistico e paesaggistico che vincolino l'intervento in progetto.

L'area in cui è prevista la realizzazione dell'intervento oggetto di Accordo, si presenta attualmente non urbanizzata (area agricola), in parte coltivata a seminativo, in adiacenza al polo industriale di Campogalliano; nella zona settentrionale dell'ambito sono presenti rade alberature lungo il vecchio tracciato del Canale di Lesignana, che nel tratto ad andamento est-ovest è stato interrato e parzialmente spostato qualche metro verso nord rispetto alla sua posizione precedente; lungo il margine meridionale, in adiacenza alla nuova Via per Modena, il limite dell'Ambito è segnato da un filare alberato continuo, più rado solo lungo il margine sud-occidentale.

Il contesto territoriale di riferimento è quello di margine rispetto ai nuclei industriali immersi in un ambito agricolo punteggiato di case sparse. L'ambito di pianura coltivata è segnato dai principali corsi d'acqua, in parte naturali come il Fiume Secchia che scorre a circa 600 m di distanza ed in parte artificiali legati alla regimazione delle acque del territorio, che formano una maglia "larga" cui si appoggia la tessitura geometrica regolare più minuta degli scoli e dell'appoderamento, esito di processi di bonifica storica. Questa porzione di territorio è segnata anche dai sistemi infrastrutturali che si dipanano dalla conurbazione modenese (via per Modena, Autostrada, linea ferroviaria).

I settori agricoli adiacenti al comparto ad est si configurano allo stato attuale come un continuum con carattere agricolo produttivo di tipo intensivo e meccanizzato, a tratti interrotto da nuclei urbanizzati, dal tracciato ferroviario e dalle aree di pertinenza del Fiume Secchia. L'ambito agricolo periurbano, rappresenta peraltro il sistema di connessione con le aree di valore naturale e ambientale del sistema fluviale del Secchia.

Come evidente a questo livello di analisi, l'area di intervento si presenta con una copertura vegetale discreta ma di carattere artificiale, come anche le aree circostanti coltivate, mentre si riscontra una copertura vegetazionale abbastanza ricca in coincidenza delle aree di pertinenza fluviali del Secchia.

Lo sviluppo dei nuovi edifici sarà ben mitigato dalle aree verdi che da progetto sono previste lungo tutto il perimetro esterno del lotto. In particolare il verde previsto nell'insediamento è concentrato sui confini meridionale e orientale, prevedendo la realizzazione di una fascia di mitigazione paesaggistica di verde, su tutto il confine EST dell'area di intervento e una fascia di verde, non interessata da attività, posta lungo il perimetro sud, che sarà oggetto di cessione. La scelta di tale concentrazione delle aree verdi ne facilita in generale la manutenzione e il mantenimento in condizioni ottimali, oltre ovviamente a costituire una

SINTESI NON TECNICA

mitigazione visiva sui lati prospicienti la campagna, in modo da non alterare la percezione dell'orizzonte vasto.

Per quanto riguarda la fascia di mitigazione paesaggistica prevista sul lato orientale, viene proposta dai progettisti una lieve riduzione della profondità (circa 17 metri invece che 20 metri), in considerazione della ridotta dimensione del fronte est interessato dalla presente proposta.

La scelta progettuale di realizzare la dotazione di verde sui limiti esterni dell'area di intervento, come suggerito dal PSC, non solo consente di schermare l'effetto visivo e salvaguardare il limite del paesaggio agrario circostante, ma tiene in considerazione anche la crescente necessità (destinata ad aumentare nei prossimi anni) di posti auto a servizio delle attività insediate nelle aree industriali.

La realizzazione di una fascia di mitigazione paesaggistica a verde lungo il perimetro orientale dell'intervento, garantirà l'integrazione del verde di comparto con quello rurale, mitigandone l'impatto sul paesaggio e sull'ambiente, così come si garantirà una fascia di mitigazione e ambientazione al margine dell'infrastruttura viaria di via per Modena, lungo la quale sarà mantenuta una fascia di verde non interessata dalle attività in progetto.

8 ELETTROMAGNETISMO

La zona oggetto dalla proposta di Accordo in cui si prevede di realizzare un nuovo sito produttivo, non è attraversata da linee elettriche che possano emettere particolari campi elettromagnetici.

Per le sorgenti ad alta frequenza, non si riscontrano interferenze con l'ambito in oggetto e di conseguenza risulta verificato il limite di 6V/m fissato nel DPCM del 8/09/2003.

All'interno dell'ambito d'intervento è prevista la realizzazione di una cabina di trasformazione da MT a BT, con linee interrato; i consumi elettrici, non essendo prevista attività di produzione, sono limitati a quelli necessari per gli uffici e magazzini.

Le coperture degli edifici saranno realizzate in modo da consentire da un lato la penetrazione di illuminazione diffusa e dall'altro di disporre di ampie superfici per la posa di pannelli fotovoltaici; si prevede la realizzazione di due impianti fotovoltaici, uno per ogni fabbricato, con una potenza pari a 9,5 Kwp (asset 2) e 12 Kwp (asset 3) aventi una superficie rispettivamente di 65 mq (Asset 2) e 90 mq (Asset 3). Questa superficie di pannelli fotovoltaici può consentire la produzione sufficiente per la gestione degli uffici facenti parte degli stabilimenti.

Al fine di contenere i consumi energetici è previsto l'utilizzo di impianti di riscaldamento ad alta efficienza, con pompe di calore aria/aria regolazione climatica e termostato in ogni ambiente riscaldato.

In base alla specifica tipologia di attività produttiva che si insedierà nell'area in esame non si rilevano pertanto particolari fabbisogni energetici. La rete elettrica esistente del polo industriale di Campogalliano, a questo livello di analisi, risulta pertanto compatibile con il fabbisogno energetico del nuovo insediamento, considerata l'attività prevista. La prevista autoproduzione consente di limitare al massimo la richiesta di energia elettrica e l'impiego di impianti di riscaldamento ad alta efficienza, con pompe di calore aria/aria regolazione climatica e termostato in ogni ambiente riscaldato, consentirà di contenere i consumi energetici.