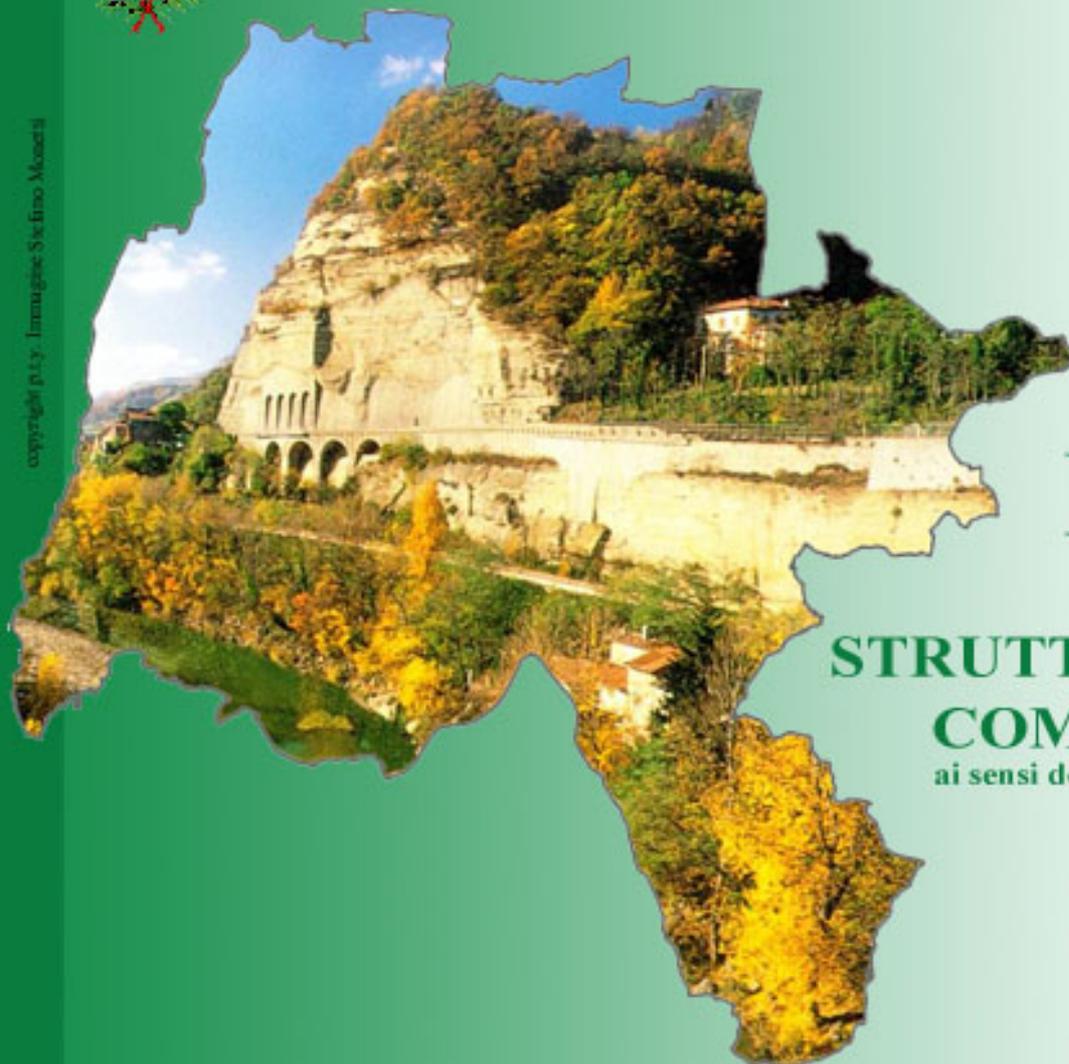




Comune di Sasso Marconi



copyright p.t.y. Immagine Scirocco Modesta



PSC
PIANO
STRUTTURALE
COMUNALE
ai sensi della L. R. 20/2000

Quadro conoscitivo

QCAP.1

Gli insediamenti produttivi

Relazione

PSC

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

ai sensi della L.R. 20/2000

QCAP.1 - Gli insediamenti produttivi ***RELAZIONE***

Amministrazione Comunale

Sindaco: Marilena Fabbri

Assessore all'Urbanistica: Andrea Mantovani

Responsabile Area Servizi alla Collettività e al Territorio: arch. Anna Maria Tudisco, geom. Luigi Ropa Esposti, geom. Leonardo Villani, geom. Marco Teglia

Progettisti

Arch. Ugo Baldini e arch. Raffaello Bevivino della Cooperativa Architetti e Ingegneri – Urbanistica di Reggio Emilia

INDICE

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----|
| 1- Le zone per attività produttive extragricole nel PRG vigente | pag. | 2 |
| 2- La classificazione del PTCP in ambiti specializzati per attività produttive | “ | 4 |
| 3- Gli ambiti produttivi comunali | “ | 7 |
| 3.1- Ambiti defunzionalizzati o con attività in dismissione | “ | 7 |
| 3.2- Attività isolate in territorio rurale o intercluse in territorio urbano in ambiti a destinazione funzionale diversa | “ | 7 |
| 3.3- Ambiti produttivi specializzati di rilievo comunale | “ | 8 |
| 3.3.1- Ambito produttivo industriale artigianale di Sasso Marconi | “ | 8 |
| 3.3.2- Ambito produttivo industriale artigianale di Borgonuovo | “ | 11 |
| 4- L'ambito produttivo sovracomunale di Pontecchio- Borgonuovo | “ | 13 |
| 4.1- Rappresentazione dello stato di fatto | “ | 13 |
| 4.2- Indagine conoscitiva e rilievo delle problematiche | “ | 24 |
| 4.3- Prospettive aperte e temi per il progetto | “ | 45 |
| 4.4- Identificazione preliminare dei possibili contenuti dell'accordo territoriale e proposta di percorso progettuale | “ | 50 |
| ALLEGATO – Schede di sintesi dei subambiti | “ | 55 |

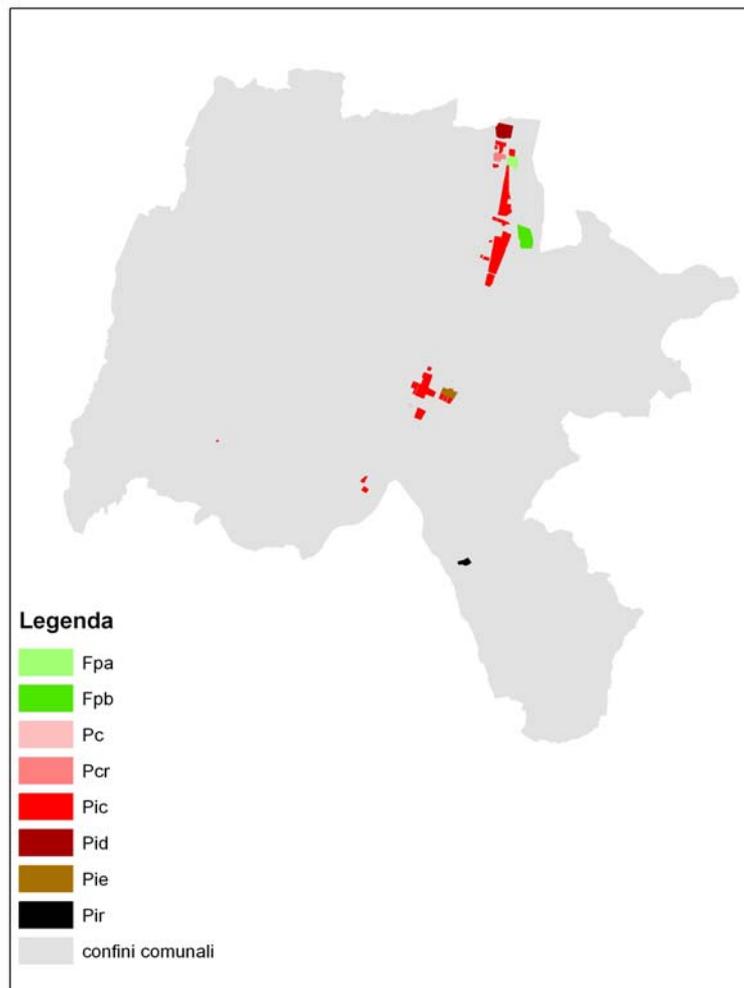
1- Le zone per attività produttive extragricole nel PRG vigente

Il vigente PRG articola il sistema delle zone produttive nel seguente modo:

- zone industriali-artigianali di completamento (Pic), in cui sono riconosciute le situazioni edificate o parzialmente edificate ed i singoli lotti liberi, per un'estensione di 62 Ha. Il PRG, non evidenziando particolare problematiche, sostanzialmente ne riconferma la destinazione consentendo con attuazione diretta interventi di ampliamento, sostituzione, nuova costruzione. Nella generalità delle zone industriali artigianali il Piano consente l'insediamento, oltre alle attività produttive e alle attività connesse (magazzinaggio, confezionamento, spedizione, mostre, servizi) con riferimento anche alle attività tecniche e tecnologiche a servizio dell'agricoltura non aziendale e all'artigianato di servizio connesso alla mobilità, alle attività commerciali, limitatamente alle medio piccole strutture di vendita di prodotti non alimentari e limitatamente alla zona del capoluogo compresa tra via Porrettana e via S. Lorenzo. Le aree libere in zone Pic sono costituite da un unico lotto (area Grandi Lavori) per una estensione complessiva di 15.800 mq,
- zone industriali-artigianali di ristrutturazione (Pir), presenti in un'unica localizzazione a Fornace di Cinquecerri, per un'estensione di 2,27 Ha, sono demandate a interventi di ristrutturazione urbanistica attraverso piani preventivi; l'intervento è in procinto di essere realizzato con il trasferimento qui delle attività di Marconi Gomma,
- zone industriali-artigianali di espansione (Pie), unicamente individuate nel comparto di "Ca dè Testi" a Sasso Marconi, soggetto a piano particolareggiato approvato ed attualmente in esecuzione, per un'estensione di Ha 4,70
- zona industriale-direzionale convenzionata (Pid), corrispondente all'insediamento Alfa Wassermann e alle aree circostanti per le quali è stato presentato un progetto unitario convenzionato e decaduto, estesa 8,51 Ha.
- zona esclusivamente commerciale (Pc), nel capoluogo, per 0,35 Ha,
- zona commerciale – direzionale di ristrutturazione (Pcr), corrispondente all'ambito centrale di Borgonuovo già attuato, per 3,14 Ha,
- zone alberghiere (Pac), costituite da 5 aree per complessivi 3,04 Ha così ubicate: un'area nella zona industriale di Borgonuovo, presso la Grandi Lavori, un'area a fianco della zona del Mausoleo Marconi, tre aree presso il casello autostradale.

Il PRG individua poi entro la zona fluviale un “insediamento produttivo compatibile (Fpa)” rappresentato dalla cartiera (4,2 Ha), di cui è prevista la permanenza in loco con modifiche al ciclo produttivo che ne riducano l’inquinamento. Entro la medesima tipologia di zona è individuato anche un “insediamento produttivo a rischio (Fpb)”, rappresentato dalla CIBA, per un’estensione di 11,01 Ha, per il quale si richiede la verifica di compatibilità per la sua permanenza. La zona Fpb è suddivisa in porzioni cui sono assegnate destinazioni e prestazioni diversificate, mentre qualsiasi intervento di nuova costruzione o ricostruzione è subordinato alla presentazione di un programma di qualificazione e sviluppo aziendale con validità decennale.

Complessivamente le zone produttive del PRG ammontano a 99,5 Ha.



Distribuzione delle aree produttive nel territorio comunale

2- La classificazione del PTCP degli ambiti specializzati per attività produttive

In materia di ambiti specializzati per attività produttive il PTCP differenzia gli insediamenti qualificati di rilievo comunale da quelli di rilievo sovracomunale¹ sulla base dei seguenti criteri:

- la dimensione dell'insediamento (non inferiore a 30 ha),
- la disponibilità di aree di espansione (soglia di 10.000 mq di Su realizzabile),
- l'ubicazione "a cavallo" di diversi territori comunali,
- la collocazione rispetto alla gerarchia della rete stradale (accessibilità da strada extraurbana con caratteristiche geometriche non inferiori a quelle del V CNR),
- il grado di accessibilità,
- il grado di multifunzionalità,
- la presenza di attività produttive a rischio rilevante di incidente.

Con riferimento alle politiche da perseguire nei diversi ambiti di rilievo sovracomunale, il PTCP riconosce gli ambiti produttivi consolidati, ritenuti inadatti ad un'ulteriore significativa espansione insediativa, in relazione alla presenza di condizionamenti di natura ambientale, urbanistica, infrastrutturale. Individua viceversa gli ambiti produttivi con potenzialità di sviluppo strategiche, in ragione dell'assenza o scarsità di condizionamenti ambientali e urbanistici e della valida collocazione rispetto alle reti infrastrutturali.

Per quanto attiene le caratteristiche funzionali, il PTCP distingue gli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale per funzioni prevalentemente manifatturiere dagli ambiti produttivi per funzioni miste manifatturiere e terziarie.

Nel territorio del Comune di Sasso Marconi è individuato l'ambito produttivo di rilievo sovracomunale di Borgonuovo – Pontecchio; l'insediamento è caratterizzato come ambito produttivo consolidato per funzioni prevalentemente produttive manifatturiere.

L'individuazione cartografica che lo perimetra (tav. 3 del PTCP) comprende gran parte degli abitati ed aree rurali circostanti, suggerendo la considerazione che una delimitazione più accurata debba essere effettuata in sede di redazione dello strumento urbanistico comunale.

¹ Gli insediamenti di rilievo sovracomunale sono caratterizzati secondo la legge regionale 20/2000 (art. A-13) da "effetti sociali, territoriali ed ambientali che interessano più comuni", mentre le aree produttive di rilievo comunale sono caratterizzate da "limitati impatti delle attività insediate o da insediare".

L'art. 9.1 del PTCP stabilisce che per ciascun ambito produttivo di rilievo sovracomunale:

- la Provincia, di concerto con i Comuni interessati, produce uno studio per valutare le specifiche condizioni attuali e le opportunità evolutive dell'ambito,
- nel caso di ambiti a caratterizzazione prevalentemente manifatturiera deve essere previsto il raggiungimento delle condizioni e delle prestazioni di "area ecologicamente attrezzata",
- Provincia e Comuni interessati sottoscrivono un Accordo territoriale ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000,
- la definizione dei contenuti dell'Accordo suddetto va concertata, qualora non sia già avvenuta in precedenza, in sede di Conferenza di pianificazione per la formazione del PSC e l'Accordo va sottoscritto prima della conclusione dell'iter di approvazione del PSC,
- nel caso di presenza di stabilimenti a rischio rilevante di incidente deve essere verificata la loro compatibilità con gli elementi ambientali e territoriali circostanti, così come stabilito dal DM 9/5/2001.

Le aree specializzate per attività produttive previste dal PRG vigente e non considerate facenti parte degli ambiti specializzati di rilievo sovracomunale sono considerate aree produttive di rilievo comunale e sono indirizzate dal PTCP a:

- il consolidamento e lo sviluppo delle attività produttive già insediate nell'area,
- l'insediamento di nuove attività, con preferenza per il reinsediamento di attività produttive già insediate in aree urbane del comune che debbano trasferirsi, nei limiti dell'offerta di aree ancora non edificate previste nel PRG vigente e delle opportunità offerte in caso di dismissioni (non sono invece indicate per fornire nuova ed ulteriore offerta insediativa).

Il Comune deve valutare quali delle aree produttive di rilievo comunale debbano mantenere una caratterizzazione prevalentemente manifatturiera, quali possano evolvere nella direzione di aree per attività miste secondarie, terziarie, commerciali, ecc e quali possano eventualmente in caso di dismissione essere progressivamente trasformate per nuove e diverse funzioni urbane.

Il quadro conoscitivo preliminare deve contenere una scheda di analisi di ciascuna area produttiva di rilievo comunale, sulla base della quale il Documento preliminare formula proposte riguardo alla sua caratterizzazione evolutiva.

Anche per le aree specializzate di rilievo comunale destinate a mantenere una caratterizzazione prevalentemente produttiva manifatturiera, il Comune può programmare azioni ed interventi necessari alla loro qualificazione come “aree ecologicamente attrezzate”.

3- Gli ambiti produttivi comunali

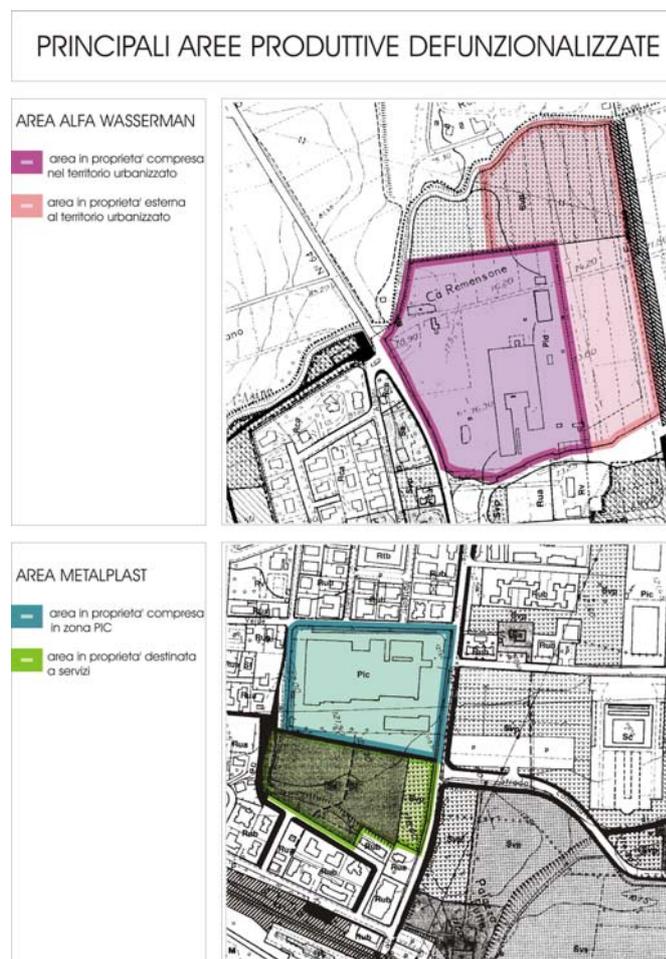
Gli insediamenti per attività produttive nel territorio di Sasso Marconi, esclusi quelli rientranti nell'ambito produttivo di rilievo sovracomunale di Borgonuovo – Pontecchio, sono riferibili a tre principali tipologie:

- gli ambiti defunzionalizzati o con attività in dismissione,
- le attività isolate in territorio rurale o intercluse in territorio urbano in ambiti a destinazione funzionale diversa,
- gli ambiti produttivi specializzati di rilievo comunale.

3.1- AMBITI DEFUNZIONALIZZATI O CON ATTIVITÀ IN DISMISSIONE

Rientrano in questa tipologia gli insediamenti “Alfa Wassermann”, cui la relazione Strategica del PSC dedica una specifica scheda (scheda B 4.2), “Metalplast” anch’esso esaminato nella scheda B4.3 della Relazione Strategica, ex “ex Tecno Serbatoi.” nell’abitato di Fontana (area 4 nella scheda C1.2 della relazione strategica), “Mattei Petroli” a Cinque Cerri (area 3 nella scheda B4.4 della Relazione Strategica, l’area “ex Fungaia” a Loreto già destinata dal PRG vigente a rifunzionalizzazione residenziale (scheda B4.1 della Relazione Strategica).

Tutti gli insediamenti sopracitati costituiscono entità separate dagli ambiti specializzati per attività produttive, alcune ricadono in territorio rurale; nel Documento Preliminare se ne propone la riconversione ad usi urbani.



3.2- ATTIVITÀ ISOLATE IN TERRITORIO RURALE O INTERCLUSE IN TERRITORIO URBANO IN AMBITI A DESTINAZIONE FUNZIONALE DIVERSA

Si tratta di insediamenti di modesta dimensione già riconosciuti dal PRG vigente come zone urbanistiche produttive industriali-artigianali di completamento, che ricadono in territorio urbano o permangono isolate o in prossimità di piccoli nuclei in territorio rurale e corrispondono a processi datati di localizzazione spontanea non governati dagli strumenti di pianificazione.

Per il tipo di attività svolto (prevalentemente nel settore della meccanica) non si ravvisano condizioni di incompatibilità ambientale e non si ritengono necessarie misure atte a imporre o favorire la rilocalizzazione in aree specializzate, peraltro ormai sature, nel territorio comunale.

3.3- AMBITI PRODUTTIVI SPECIALIZZATI DI RILIEVO COMUNALE

Per estensione territoriale, numero di aziende e rilievo urbanistico hanno potenzialità per essere riconosciuti come ambiti produttivi specializzati di rilievo comunale due ambiti, uno nel centro capoluogo ed uno a Borgonuovo.

3.3.1- Ambito produttivo industriale artigianale di Sasso Marconi

L'ambito produttivo industriale artigianale di Sasso Marconi è delimitato a nord da aree agricole e da un quartiere residenziale, a ovest dalla strada statale porrettana, a sud dalla zona cimiteriale, da insediamenti abitativi e da attrezzature a carattere sportivo, ad est dalla ferrovia; la sua superficie territoriale è di circa 24,5 Ha.

L'origine dell'insediamento si fonda sulle previsioni urbanistiche del PRG del '63, data alla quale preesisteva solo un insediamento nella vicina area ex Metalplast.

Il Piano di ricostruzione del 1947 prevedeva lo sviluppo di una piccola zona produttiva al limite nord dell'abitato d'allora e di una ristretta fascia intorno alla stazione ferroviaria. Nel PRG del 1963 la previsione di aree produttive veniva trasferita più a nord e significativamente ampliata lungo la direttrice di via S. Lorenzo; con il PRG del 1969 si ha un drastico taglio delle aree poste più a nord la cui destinazione urbanistica diventa residenziale, generando l'effetto di inclusione delle aree produttive nell'urbano che costituisce da allora una problematica nella continuità di immagine urbana, di opportunità di fruizione dei servizi, di mobilità pedonale. Nel piano del 1990 si accentua questa dinamica con la estensione delle

aree produttive anche ad est, verso la ferrovia, e con l'ampliamento dell'area Metalplast (Si veda per i riferimenti l'elaborato QCPS.5 "L'esperienza urbanistica del recente passato – Analisi storica della pianificazione")

Nell'ambito come oggi delimitato sono presenti un'ottantina di aziende, per i due quinti impegnate nell'artigianato di servizio (in larga parte connesso al trasporto privato), per un quinto nel commercio, per un terzo soltanto nell'artigianato produttivo e industria (in prevalenza meccanica) e per la restante quota in attività di servizio (progettazione, ristorazione, ecc.).

L'azienda di maggiore dimensione è indubbiamente l'Arcotronics ed è anche la più importante nel territorio comunale per numero di addetti.

Lo stabilimento Arcotronics, sede della Arcotronics Italia S.p.a., è insediato nel centro capoluogo su un'area di 41.656 mq. alla quale è connessa una pertinenza di 13.755 mq., separata dalla prima da via S. Lorenzo e parzialmente destinata a parcheggio per i dipendenti.

La superficie utile dello stabilimento è di 17.518 mq, mentre quella accessoria è di 1744 mq. Gli addetti nello stabilimento risultavano al 2002 dai registri della Camera di Commercio pari a 609 unità.

L'azienda produce condensatori e macchine per la loro fabbricazione e si colloca ai vertici nel suo settore fra i paesi del mediterraneo.

Il primo insediamento dello stabilimento risale all'inizio degli anni '60 e sono stati operati successivamente numerosi interventi di ampliamento e sistemazione.

Lo sviluppo del centro abitato verso nord ha comportato la sostanziale saturazione delle aree circostanti rendendo da una parte impossibile l'ulteriore ampliamento dell'insediamento (e quindi generando negli anni passati la necessità per la stessa di trovare soluzioni alle proprie esigenze di espansione in altri contesti), dall'altra problematica la coesistenza con i nuovi quartieri residenziali a motivo principalmente del disagio causato dall'inquinamento acustico e dall'inquinamento da polveri, dovuti alla produzione e ai flussi di traffico veicolare pesante.

L'ipotesi di un eventuale trasferimento, presa in considerazione sembra a più riprese anche se mai tecnicamente sviluppata, è stata finora ritenuta di difficile attuabilità per gli alti costi che sarebbero presumibilmente da sopportare.

L'ambito produttivo artigianale industriale del centro capoluogo, se non si considera il piano particolareggiato (zona Pie) di case Testi in attuazione, è da ritenersi sostanzialmente saturo: limitate possibilità di ampliamento delle costruzioni

permangono in alcuni lotti parzialmente edificati. Opportunità di insediamento possono essere offerte dal trasferimento di aziende in altri ambiti: in particolare fra le attività presenti è attualmente previsto il trasferimento dell'azienda "Marconi Gomma" (si trasferisce in zona ex Fornace a Cinque Cerri) e della Imball s.r.l. (si trasferisce nell'area di Cà de Testi) per un totale di 10.900 mq di superficie fondiaria. Poiché gli insediamenti produttivi si affacciano su un sistema viario di strade parallele, in carenza di una manifesta gerarchizzazione della rete, non vi è una specializzazione della stessa in funzione dei diversi tipi di mobilità e dei diversi recapiti; in prospettiva, con la realizzazione del collegamento con la nuova strada statale porrettana, tale problematica potrà essere superata con l'assegnazione di ruolo a un sistema di strade ortogonali che consentano un deflusso organizzato e limitate interferente con i flussi residenza - servizi e di connessione interquartiere.

Le caratteristiche della viabilità (sezione, numerosità degli accessi) tendono a configurare via Europa come asse preferenziale per i collegamenti pedonali e ciclabili tra il centro e le aree residenziali a nord (così come previsto dal PRG vigente), anche se la eventuale collocazione del futuro centro scolastico su via Ponte Albano tende a far emergere l'importanza di un analogo collegamento in parallelo lungo via S. Lorenzo, che in futuro potrebbe diventare, grazie a possibili riconversioni funzionali delle aree sul fronte est, rilevante asse di connessione con l'area del polo scolastico e con il parco urbano.

L'occupazione per sosta lato strada interessa praticamente tutta la viabilità dell'ambito anche se solo lungo via S. Lorenzo per il tratto fronteggiante lo stabilimento Arcotronics si verificano situazioni con grado di occupazione elevato o critico.

All'interno dell'ambito, aree pubbliche di parcheggio esistono solo nel comparto di Cà de Testi, realizzato mediante intervento urbanistico preventivo, mentre i parcheggi pertinenziali sono generalmente inclusi, e indistinti rispetto ad altri usi, nell'area cortiliva dei singoli insediamenti all'interno delle recinzioni; nel solo caso dell'Arcotronics il parcheggio dipendenti è allocato in area apposita: la sosta dei mezzi privati viene quindi in certa misura abitualmente effettuata sulla sede stradale (esclusa solo via in dell'Artigiano e in via Rio Baciadonne, che non presentano sufficiente ampiezza di carreggiata).

In ragione delle caratteristiche della rete stradale di distribuzione ed in particolare della funzionalità di questa per la mobilità pedonale e ciclabile urbana nel

collegamento residenza - servizi e residenza – residenza si ritiene che gli insediamenti che si attestano su via Europa e su via S. Lorenzo e sulle strade ad esse trasversali mal si prestino all'inserimento di attività generatrici di forti flussi di mezzi pesanti, quali ad es. quelle legate alla logistica, attività per la quale le dimensioni dei lotti e degli edifici esistenti appaiono peraltro poco adeguate.

La assoluta carenza di aree di sosta pubbliche e l'elevato grado di copertura delle aree costruite può rendere poi particolarmente problematico l'eventuale recupero (in parte consentito dalle norme urbanistiche vigenti) dei contenitori per usi commerciali relativi a medie strutture di vendita, in considerazione della elevata domanda di aree di sosta che queste generano. A motivo di queste considerazioni appare opportuno escludere in sede di normativa la possibilità della monetizzazione delle aree di standard richieste per le trasformazioni d'uso.

Nell'ambito non vi è una specifica dotazione di verde pubblico, solo in pochi punti vi è una fascia di verde di separazione con insediamenti residenziali, peraltro reperita come quota di verde pubblico di standard di questi stessi interventi.

Tutto l'ambito è coperto dalla possibilità di allacciamento alle reti energetiche e tecnologiche.

3.3.2- Ambito produttivo industriale artigianale di Borgonuovo

Il nucleo insediativo originario a Borgonuovo è posto ad ovest della strada statale porrettana, mentre ad est si sviluppa un insediamento produttivo riconosciuto nel PRG del 1963 e ampliato fino alla ferrovia nel PRG del '69; con la variante negli anni '80 per l'insediamento dello stabilimento Alfa Wassermann si tende ad attribuire una specializzazione produttiva a gran parte del settore ad est della statale, ma poi in controtendenza nel piano del '90 vi si dà sviluppo ad insediamenti residenziali, servizi, centri commerciali: l'esito è quello di una crescita diffusa di insediamenti su entrambi i lati della viabilità e di una commistione di funzioni diverse, scarsamente organizzate sotto il profilo urbanistico.

Vi sono circa 25 aziende, di cui i due quinti a carattere produttivo (operanti per la metà nei settori della meccanica e lavorazione metalli), mentre le restanti sono dedite in misura quasi equivalente al commercio e all'artigianato di servizio (in diverse aziende le due fattispecie sono compresenti).

4- L'ambito produttivo sovracomunale di Pontecchio- Borgonuovo

4.1- RAPPRESENTAZIONE DELLO STATO DI FATTO

Localizzazione geografica

L'ambito produttivo sovracomunale di Pontecchio-Borgonuovo, interamente nel comune di Sasso Marconi, è situato in una zona compresa tra il fiume Reno (confine ovest) e la S.S.64 Porrettana (confine est). L'ambito si sviluppa su una zona di territorio interclusa tra la linea ferroviaria Bologna- Porretta e l'Autostrada A1 Milano-Napoli , in direzione prevalentemente longitudinale sull'asse nord-sud, per una lunghezza di circa 2,9 km e ampiezza massima di 350 mt, con un'appendice a ovest dell'Autostrada (impianti Pila e S.A.P.A.B.A.). Il limite sud dell'ambito dista circa 3,5 km dalla città di Sasso Marconi, il limite nord dista circa 3 km dalla città di Casalecchio di Reno.

Genesi storica

Si può ricondurre il nucleo originario dell'insediamento al periodo medievale: fin dal 1400 si hanno notizie di un insediamento produttivo per la lavorazione del ferro localizzato approssimativamente sul sedime dell'attuale Cartiera del Maglio (il cui nome deriva infatti dal *maglio* che era presente per la lavorazione del ferro).

Risale inoltre al XVI sec. un insediamento a carattere artigianale nel borgo di Palazzo De' Rossi (mulino, falegnameria, fabbro) e la costruzione del primo tratto dell'attuale Canale del Maglio, il quale aveva origine a monte del Borgo (nei pressi dell'attuale Ponte di Vizzano) e terminava in Reno poco oltre il borgo stesso; il Canale, che alimentava gli opifici presenti nel Borgo, fu successivamente prolungato lungo il percorso attuale fino alla Cartiera; in località Pila è documentata nel XIX sec. la presenza di un impianto per la lavorazione del riso.

Sempre allo stesso periodo risale il consolidamento di una precedente attività di produzione della carta, con il nome di *Cartiera del Maglio* in prossimità del centro della attuale frazione di Borgonuovo.

In epoca recente, l'ambito si sviluppa nella zona della odierna via Spolverino, alla metà degli anni '60 con l'insediamento della ditta Malanca (che dismessa e frazionata ha dato origine all'attuale configurazione), prosegue poi negli anni '70 con l'insediamento delle ditte Ravaglioli (del comparto metalmeccanico), Chimosa

(l'attuale Ciba), Grandi Lavori (ora dismessa) che danno origine alle aree attraversate rispettivamente dalle vie I Maggio, Pila, Sagittario.

Genesi ed evoluzione della pianificazione e regolamentazione urbanistica

Le linee di sviluppo urbanistico di quest'area si iniziano ad intravedere nel PRG adottato nel 1963, mai approvato: in realtà questo piano concentra le principali scelte insediative del produttivo nei pressi del centro abitato del capoluogo.

E' nel PRG del 1969 che si consolida la scelta di destinare all'industria una grande area nella parte nord del territorio comunale, tra la ferrovia e l'autostrada.

Con l'insediarsi di aziende importanti come la Ravaglioli e la Grandi Lavori, viene a crearsi un indotto che porta negli anni '80 ad un ulteriore sviluppo urbanistico conferendo all'area le attuali dimensioni e caratteristiche.

Il PRG del 1990 (approvato nel 1993) infatti non prevede sostanziali nuovi insediamenti e limita l'ampliamento delle attività esistenti.

Due episodi significativi sono da leggere al di fuori di una logica pianificatoria:

- a. Una nuova area, corrispondente all'attuale CIBA trova riconoscimento nel piano del '90 che la assume però da precedente variante, in quella che doveva essere una zona turistico ricreativa nella fascia a nord, oltre il limite ben definito dall'autostrada.
- b. A nord di Borgonuovo, al confine comunale con Casalecchio, una porzione di territorio in precedenza agricola viene destinata negli anni '80 ad industria (Alfa Wassermann) e verde pubblico, ma già nel piano del '90 si legge l'intenzione di rifunzionalizzarla ad usi in parte terziari, poi non concretizzatisi; infatti l'area è attualmente dismessa e in attesa di una nuova destinazione.

La variante specifica del 2001, attualmente in vigore, rivede l'assetto urbanistico del territorio alla luce delle possibilità offerte dalla necessità di ampliare la sede viaria dell'Autostrada; si cerca di ridimensionarne il forte impatto, soprattutto ambientale, e di coglierne l'occasione per risolvere alcuni problemi di infrastrutturazione (nuova Porrettana e bretelle di collegamento), cercando in particolare di risolvere i problemi viabilistici presenti nell'ambito industriale di Borgonuovo.

Il fenomeno dell'industrializzazione del fondovalle sviluppatosi a partire dagli anni '60, negli anni del boom edilizio e della crescita industriale, è stato la molla propulsiva del processo di accrescimento e di trasformazione di Sasso Marconi,

processo che è avvenuto velocemente, in assenza di una linea di orientamento, senza dotarsi di una infrastrutturazione adeguata.

In questo processo la politica urbanistica del comune ha cercato, con gli strumenti a propria disposizione, di imporre alcuni criteri ordinatori, spesso poco efficaci.

Caratterizzazione produttiva

La realtà industriale della zona è caratterizzata da attività del settore meccanico, elettromeccanico, dalla presenza di una industria chimica di notevoli dimensioni, da un'area dove si svolge attività di lavorazione degli inerti e dalla presenza di una cartiera.

L'ambito ospita un centinaio di aziende per circa 1950 addetti.

Le dimensioni delle aziende variano dai 500 addetti della Ciba a micro realtà artigianali con uno o due addetti.

Le caratteristiche edilizie dell'ambito variano da realtà di vecchio impianto, con edifici obsoleti, di scarsa qualità architettonica e di bassa manutenzione, a realtà industriali recenti, di buona qualità e in crescita.

Idrografia superficiale

L'elemento idrografico dominante è il fiume Reno che lambisce il territorio in questione scorrendo da sud in direzione nord, proseguendo con andamento pressoché continuo fino a Casalecchio di Reno. In corrispondenza del borgo di Palazzo De' Rossi è presente un'opera di ritenuta e di presa dalla quale prende origine il Canale Pontecchio denominato Canale del Maglio, che scorrendo parallelo al fiume in sponda sinistra va ad alimentare il sito produttivo della Cartiera del Maglio. Il canale è di esclusivo utilizzo della Cartiera (in quanto titolare della concessione di derivazione dalla Regione Emilia Romagna in merito all'utilizzo delle acque superficiali). Tuttavia è da segnalare che viene utilizzato anche da altre aziende come recapito di acque per usi produttivi e civili, e meteoriche.

Tale utilizzo promiscuo è dovuto al fatto che il canale è recapito obbligato dei corsi d'acqua superficiali posti a monte; unica eccezione è costituita dal Rio D'Eva che sovrappassa il canale della cartiera tramite apposita opera idraulica in c.a. e scarica successivamente in Reno.

Esistono corsi d'acqua secondari rappresentati da alcuni rii e da canalizzazioni utilizzate a scopo irriguo e di scolo. Sul lato est dell'ambito (al di fuori dei suoi

confini) si trovano alcuni laghetti artificiali denominati laghetti del Maglio ricavati da attiva estrattiva passata ed ora utilizzati a scopo ricreativo per pesca sportiva.

Viabilità principale

L'ambito produttivo è raggiungibile dalla viabilità ordinaria tramite la ss. 64 Porrettana, o dai caselli dell'autostrada A1 di Sasso Marconi (distanti circa 5,5 km) e di Casalecchio di Reno (distante circa 6,5 km).

La strada comunale di via Pila è la principale via di accesso all'ambito collegandolo alla SS. 64 Porrettana. Dopo circa 500 metri incontra le strade private di via Sagittario e via I Maggio rispettivamente verso nord e verso sud, le quali smistano due zone industriali dotate di viabilità interna parzialmente privata e a fondo cieco. Proseguendo per via Pila, superato il cavalcavia sull'autostrada A1, si incontra, dopo circa 300 metri, un altro insediamento industriale comprendente una azienda chimica (Ciba) ed una zona dove si svolge attività di trasformazione degli inerti (S.A.P.A.B.A.). Da questo punto in poi, via Pila diventa strada privata e giunge, fiancheggiando il f. Reno, fino all'abitato di Casalecchio di Reno.

Via Vizzano e via Cartiera costituiscono le altre due vie di accesso all'ambito, rispettivamente a sud e a nord della via Pila; non è tuttavia possibile un loro collegamento, attraverso una viabilità interna, alla strada di via Pila.

La strada comunale di via Vizzano posta a sud dell'ambito collega la S.S. 64 Porrettana all'abitato di Palazzo De' Rossi. Sulla strada presenta un attraversamento ferroviario. A ridosso del passaggio a livello si trovano, un piccolo insediamento industriale e la fermata ferroviaria di Pontecchio.

La strada comunale di via Cartiera, a nord dell'ambito, collega la S.S. 64 Porrettana ad una parte dell'abitato e alla stazione ferroviaria di Borgonuovo; superato il passaggio a livello la strada attraversa la zona industriale incontrando l'ingresso della Cartiera del Maglio e un piccolo insediamento artigianale; proseguendo oltre il depuratore comunale, via Cartiera si immette dopo circa 300 metri nella strada privata che proviene da via Pila.

La strada privata di proprietà della ditta S.A.P.A.B.A. S.p.A, cui si è accennato in precedenza, costituisce una particolarità: tale strada corre parallela al fiume Reno e collega la via Pila (all'altezza dell'impianto S.A.P.A.B.A. di lavorazione di inerti e conglomerati) a via Ronzani / via Allende in Comune di Casalecchio di Reno; lungo il percorso si collega con la via Cartiera (altrimenti senza sbocco). La strada è

utilizzata dalla S.A.P.A.B.A. per il transito dei propri mezzi pesanti che trasportano inerti dall'impianto di via Pila all'impianto di via Ronzani; il tratto tra via Pila e via Cartiera rimane sempre aperto e viene utilizzato anche da privati, mentre il tratto tra via Cartiera e via Ronzani viene chiuso alla sera e nei giorni festivi.

Il traffico lungo le vie d'accesso dell'ambito è da ritenersi abbastanza intenso, infatti sono presenti nell'ambito alcune aziende che richiedono lo spostamento di notevoli volumi di merci, diverse delle quali pericolose (lo stabilimento chimico Ciba è soggetto alla Direttiva Seveso II). Inoltre le vie d'accesso sono utilizzate anche dai privati diretti agli abitati limitrofi. I due attraversamenti ferroviari presenti, sulle vie Cartiera e Vizzano, in alcuni momenti della giornata, contribuiscono a congestionare il traffico per molti minuti. Solo la via Pila non subisce influenze dalla linea ferroviaria, in quanto attraversa in sottopasso la ferrovia Bologna Pistoia.

Trasporto pubblico

La zona è raggiungibile dal trasporto pubblico tramite il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) della linea ferroviaria Bologna – Pistoia e tramite i bus di linea ATC. Sono presenti due stazioni SFM ai limiti dell'ambito: a sud la fermata di Pontecchio, a nord la fermata di Borgonuovo. Il servizio di trasporto ferroviario è utilizzato da una percentuale bassissima di lavoratori in quanto le stazioni di fermata non sono abbastanza baricentriche all'ambito; inoltre gli orari e la frequenza dei treni in fermata alla stazione che potrebbe avere più possibilità di utilizzazione, quella di Pontecchio, non sembrano adeguati ad incentivarne l'uso.

La cadenza del treno è attualmente di 30 minuti per la fermata di Borgonuovo, mentre la fermata di Pontecchio è utilizzata solo due volte al giorno per ogni senso di marcia.

In adiacenza alla stazione di Borgonuovo un parcheggio scambiatore garantisce l'interscambio tra i mezzi pubblici e privati.

Purtroppo l'interno dell'ambito non è servito direttamente dal trasporto pubblico su gomma, che svolge il suo servizio lungo la SS Porrettana ed è utilizzato dai lavoratori in maniera ancora più ridotta del treno: sono presenti tre fermate a Pontecchio, una all'altezza della scuola, una in corrispondenza del centro abitato e una all'altezza del mausoleo Marconi; altre fermate sono ubicate a Borgonuovo.

Dalla fermata mausoleo Marconi (quella più vicina) all'intersezione Via Pila Via Sagittario Via I Maggio, che può essere considerato un punto centrale dell'ambito, vi

è una distanza di circa 1 Km. Vengono utilizzate "scorciatoie" pedonali con l'attraversamento abusivo dei binari in un tratto pericoloso di linea ferroviaria.

Analizzando con le direzioni aziendali i dati relativi alla mobilità del personale si è notato che l'uso del mezzo pubblico è sì penalizzato dalla difficoltà di un non breve collegamento pedonale tra le zone industriali e le fermate e dalla scarsa compatibilità degli orari dei mezzi pubblici con gli orari di lavoro (in alcune imprese si lavora su turni) ma anche da aspetti culturali che condizionano lo stile di mobilità centrato sull'utilizzo del mezzo privato.

Altri aspetti di accessibilità

L'ambito sarebbe raggiungibile anche da un percorso ciclabile realizzato di recente lungo la strada privata S.A.P.A.B.A., che collega l'incrocio con la via Cartiera fino a palazzo De' Rossi, utilizzato attualmente a scopo ricreativo, soprattutto nei giorni festivi, ma che fa parte di un percorso più esteso che ha origine in comune di Casalecchio di Reno, all'altezza del Parco Talon, nell'ambito di un più ampio progetto di iniziativa provinciale, denominato "la Via del Reno".

Infrastrutturazione e servizi

Complessivamente l'ambito risulta servito da tutti i servizi infrastrutturali, con la sola eccezione di alcune zone ancora non servite dalla rete gas metano.

Si riporta di seguito la situazione esistente per ogni tipologia di servizi.

Reti elettriche

Tutto l'ambito è servito da rete di alimentazione di energia elettrica fornita da ENEL. La rete risulta ben alimentata e distribuita e non risultano casi di insufficienza di energia erogata. Sono stati segnalati casi di interruzione di energia a seguito di eventi atmosferici (temporali con successivi black out o forti nevicate che hanno causato la caduta di alcune linee); si è sempre trattato di casi limitati e risolti in breve tempo.

Enel non ha in programmazione interventi sulla rete, se non in concomitanza con eventuali nuove urbanizzazioni che comporteranno la realizzazione di nuove cabine di zona.

Da segnalare la possibilità di interrimento di alcune linee aeree che attualmente attraversano l'ambito.

Da segnalare inoltre l'impianto di produzione di energia elettrica della Cartiera del Maglio, tramite le acque del Canale del Maglio, che integra la fornitura pubblica.

Gas metano

L'ambito è parzialmente servito da due distinte reti di alimentazione di gas metano :

- una rete gestita dalla SNAM che alimenta le grandi utenze (sub ambiti Pila e via I maggio)
- una rete gestita da Hera S.p.A. che alimenta le utenze domestiche e le industriali di limitata portata.

E' stato redatto da Hera, su richiesta del Comune, un progetto per l'estensione della rete nelle zone attualmente non servite in via Pila, via Sagittario e via I Maggio. Tale progetto prevede la realizzazione dell'opera nel 2005 e porrebbe il reperimento delle risorse finanziarie a carico degli utenti.

Le aree attualmente non servite sono alimentate tramite serbatoi singoli di GPL.

Non è stato possibile reperire dati sui consumi nell'ambito poiché le aziende erogatrici hanno negato i dati richiesti per motivi di privacy.

Acquedotto

L'intero ambito è servito da rete di erogazione di acqua potabile gestito da Hera S.p.A..

Non sono state segnalati casi particolari di interruzione del servizio di alimentazione.

Non sono segnalate necessità di rifacimento di reti anche se taluni tratti di non recente realizzazione necessiterebbero di ammodernamento.

Risulta inoltre da verificare se l'attuale rete sia in grado di soddisfare nuove urbanizzazioni nel caso di aziende idroesigenti.

Da segnalare che nell'ambito sono presenti alcune aziende il cui ciclo produttivo necessita di rilevanti quantità di acqua (ad es. CIBA e Cartiera del Maglio) e che sono alimentate da alcuni pozzi privati che si alimentano dalla falda).

Fognature

L'ambito è servito da reti fognarie , in parte di gestione del Comune ed in parte di gestione privata. Tutte le reti confluiscono nel collettore comunale che conferisce gli scarichi all'impianto di depurazione di Borgonuovo e che sversa nel Canale del Maglio (poi nel Reno).L'impianto di depurazione è gestito da HERA S.p.A..

La maggior parte delle reti sono miste e solo di recente è stato risanato un tratto esistente per sole acque nere (via I maggio).

Nel resto dell'ambito si rende necessario provvedere realizzare la separazione delle reti in nere e bianche con , ove possibile, recapiti divisi (al depuratore comunale le acque nere e nei corpi idrici superficiali - Canale del Maglio, Rio d'Eva e fiume Reno- le acque meteoriche). Nell'ambito non sono presenti vasche di laminazione o di prima pioggia per aree pubbliche.

Da segnalare il caso della CIBA, ditta dotata di un proprio impianto di depurazione con recapito nel Reno (non è possibile l'allacciamento alla rete comunale) con una potenzialità tale da consentire il trattamento anche di reflui provenienti dall'esterno.

Sono in programmazione alcuni interventi di estensione delle reti in via Sagittario e via I Maggio.

Le reti convogliano esclusivamente acque nere e meteoriche. Non esistono reti per acque di esclusivo uso industriale; gli scarichi inquinanti sono depurati prima dell'immissione in fognatura dalle aziende e curano direttamente la gestione dei propri impianti.

Si segnala che dal 2005 la gestione delle reti fognarie pubbliche, attualmente in capo al Comune, passerà ad ATO 5 e la gestione del servizio sarà effettuata da HERA S.p.A..

Rifiuti

L'intero ambito è servito dal servizio comunale di raccolta dei rifiuti la cui gestione è attualmente affidata a Hera. Il servizio effettua la raccolta dei soli rifiuti domestici o assimilati; I rifiuti speciali e tossici o nocivi è in capo alle singole aziende produttrici. Si segnala che il Comune di Sasso Marconi è il Comune che produce il maggior quantitativo di rifiuti tossici della Provincia di Bologna (vedi rapporto gestione rifiuti del 2003 redatto dalla Provincia di Bologna); tale dato è certamente influenzato dalla presenza della ditta CIBA che contribuisce in maniera considerevole alla produzione di tali rifiuti.

E' attiva la raccolta differenziata (per rifiuti domestici) anche se si rileva che la sua funzionalità non è agevolata per causa della non comodità della collocazione dei contenitori; il Comune è comunque dotato di una Stazione Ecologica Attrezzata che riceve i rifiuti del territorio con un ampio orario di apertura al pubblico.

E' particolarmente rilevante il fenomeno dell'abbandono incontrollato di rifiuti al di fuori dei cassonetti o il conferimento nei cassonetti di rifiuti di origine industriale (rifiuti speciali) o di rifiuti assimilabili e imballaggi in notevole quantità, il cui onere di smaltimento spetterebbe alle imprese produttrici (scatoloni, imballaggi, film plastici, sfridi ferrosi, emulsioni, ecc. ecc. .

Tale abuso rende difficile la gestione della raccolta dei rifiuti urbani ed in alcune zone (in genere poco trafficate) rende una idea di scarso decoro della zona. I richiami più volte effettuati si sono rivelati spesso insufficienti, essendo anche presente il fenomeno dell'abbandono di rifiuti da parte di ditte provenienti dall'esterno dell'ambito.

Sarebbe auspicabile attivare un servizio a pagamento tramite il servizio pubblico per le imprese che producono quantitativi rilevanti di rifiuti assimilabili (carta, cartone e plastiche). E' inoltre necessario implementare il servizio di raccolta differenziata per renderlo più capillare.

E' stata inoltre valutata l'ipotesi di incaricare Guardie ecologiche volontarie allo scopo di effettuare un controllo sistematico sul conferimento dei rifiuti nelle zone industriali.

Telefoni

L'ambito risulta interamente servito dalla rete telefonica fissa e non si rilevano particolari problematiche. Nell'Ambito sono presenti alcuni ripetitori per la telefonia mobile. Anche per la telefonia mobile l'ambito risulta servito senza vuoti di copertura.

Non si è a conoscenza di programmi di estensione reti da parte dei gestori (fatto salvo le zone previste per nuove urbanizzazioni)

Reti trasmissione dati

Non risulta essere presente una rete capillare di trasmissione dati.

E' presente una linea dedicata alla ditta CIBA realizzata da Telecom.

Consumi impianti energetici

Come si è detto non è stato possibile ottenere i valori complessivi dei consumi energetici dell'ambito per la mancanza di risposta delle aziende erogatrici.

I dati a disposizione sono stati forniti dalle singole aziende con la compilazione del questionario.

Dalla somma dei dati forniti risulterebbe un consumo annuo di 16.256.683 mc di gas metano e 230.865 mc di GPL. Tali dati sono ovviamente indicativi in quanto comprendono i consumi delle sole aziende che hanno risposto.

Si rimanda alla tabella allegata per valutazioni più approfondite.

Destinazione urbanistica attuale

Nel PRG vigente i lotti ricompresi nell'ambito hanno prevalentemente destinazione a *Zone industriali artigianali di completamento (PIC)*, nelle quali il piano prevede come usi ammessi impianti industriali e artigianali, magazzini, strutture tecnologiche a servizio dell'agricoltura, ma non aziendali, artigianato di servizio connesso alla mobilità, e i cui interventi, dal cambio d'uso fino alla nuova costruzione, sono da attuarsi con intervento edilizio diretto.

In queste zone la residenza è ammessa se legittimamente presente alla data di adozione delle NTA, e, nel caso di nuovi interventi, è ammessa (per il titolare o per il custode degli impianti, o per uso foresteria), con Superficie utile massima di 150 mq per ogni lotto edificatorio con Superficie Utile produttiva maggiore di 300 mq.

Sono ammessi inoltre pubblici esercizi, rivendite di giornali, tabaccherie.

Non sono ammesse nell'ambito attività commerciali.

I parametri urbanistici sono:

- *Indice di Utilizzazione fondiaria* UF pari a 0,60 mq/mq;
- *Superficie Permeabile* SP minima pari al 10 % della SF;
- *Altezza massima* pari a 8,00 mt.

Altre destinazioni di zona previste nell'ambito sono:

- ° *Insedimento produttivo compatibile (Fpa)* per lo stabilimento della Cartiera del Maglio, in Zona fluviale, Area di perialveo: è consentito incremento di Su fino a 0,60 mq/mq, condizionato ad interventi sul ciclo produttivo che riducano il rischio di inquinamento; è consentito inoltre il riuso di edifici preesistenti non più interessati dall'attività produttiva di cartiera, per attività terziarie, attività di servizio pubbliche e private, attività ricreative;
- ° *Stabilimento produttivo a rischio (Fpb)* per lo stabilimento della Ciba, in Zona fluviale, Area di perialveo: è consentito ogni intervento edilizio fino alla quota massima di UF pari a 0,25 mq/mq, condizionato alla presentazione

di un programma di qualificazione e di sviluppo aziendale, di un piano di massima dell'assetto edilizio e infrastrutturale per l'interno dell'area, di uno Studio di Impatto Ambientale, di uno schema di convenzione con relativa garanzia fideiussoria per le opere di mitigazione paesaggistica ed ambientale;

- *Zone alberghiere (Pac*)* per l'area dismessa della Grandi Lavori, nella quale sono ammesse, oltre che le funzioni alberghiere e ricettive, anche la destinazione ad uffici e terziario, da attuarsi con intervento diretto, nel rispetto di UF pari a 0,50 mq/mq e altezza massima pari alla preesistente;

Gli standard richiesti per l'attuazione di interventi diretti sono:

- Per gli usi di tipo produttivo è richiesta la realizzazione di parcheggi pertinenziali nella misura di un posto auto ogni 65 mq di Su e comunque un posto auto ogni 200 mq di SF; parcheggi pubblici nella misura di 15 mq ogni 100 mq di Su;
- Per la zona Fpb è prevista la cessione di aree per servizi pubblici nella misura del 15 % della Superficie territoriale di nuova urbanizzazione.

Le aree a standard previste dal PRG vigente sono esclusivamente previste nei pressi di via Pila, in zona baricentrica rispetto all'ambito, e consistono in:

- Un'area a verde pubblico (Svp), per mq 4.850, non attuata né acquisita alla proprietà pubblica;
- Un'area a parcheggio pubblico, per mq 5.600 non attuata né acquisita alla proprietà pubblica, più altre aree minori non attuate;
- Un'area per attrezzature sportive (Svs), di 18.000, di proprietà comunale, attuata in parte e bisognosa di un intervento di riqualificazione, ed un'area per servizi di mensa interaziendale (Svs*), sempre del Comune, non attuata e da attuarsi sulla base di una convenzione (per 1200 mq su una SF di mq 11.400).

Ne consegue con evidenza che l'ambito è fortemente sottodimensionato rispetto allo standard minimo di dotazioni urbanizzative, disponendo su una superficie territoriale di 118,8 Ha di appena l'1,4% della superficie attrezzata a verde e di nessuna superficie attrezzata a parcheggio pubblico.

Sono presenti nell'ambito, o nelle sue adiacenze, alcune unità residenziali risalenti agli anni '60.

Tutto l'ambito è pressoché saturo, essendo stata sfruttata quasi tutta la potenzialità edificatoria nella maggior parte dei lotti; le residue potenzialità edificatorie risultano

condizionate, per la loro attuazione, dalla situazione di occupazione del lotto, e dalla difficoltà di reperire le necessarie superfici per le dotazioni a standard, oltre che in molti casi, dalla presenza della fascia di rispetto autostradale (non a caso è stata adottata una variante normativa per consentire ad una delle aziende, la Ravaglioli, di derogare dai limiti di altezza fissati dalle NTA.).

Il sub ambito 2 Sagittario è quello che possiede le maggiori capacità edificatorie, legate alla presenza di un'area dismessa di notevoli dimensioni, la ex Grandi Lavori, e di un'area non attuata.

Si rimanda, per l'analisi più specifica delle varie situazioni di saturazione urbanistica, alla parte della presente relazione che descrive in dettaglio ogni sub ambito e alle relative schede riassuntive.

Nella parte centrale dell'ambito, sub ambito di via Pila, i terreni situati a valle in corrispondenza del Mausoleo Marconi sono soggetti a Decreto di vincolo Ministeriale inerente la L. 1089/39, consistente in vincolo di inedificabilità per la parte centrale ed un limite di altezza per la rimanente: tali vincoli gravano sia su lotti produttivi che su lotti agricoli interclusi nell'ambito.

Forme di gestione

I lotti corrispondenti alle aziende più importanti qui insediate (Ravaglioli, Ciba, polo Cat, Fiac, Cartiera ecc.) sono di proprietà delle aziende stesse, mentre altre zone (via 1° Maggio e i lotti al limite nord dell'ambito) vedono una situazione mista di immobili in affitto e in proprietà, con una gestione condominiale (in particolare il Consorzio 1° Maggio, che gestisce un'area privata, composta da una settantina di aziende).

4.2- INDAGINE CONOSCITIVA E RILIEVO DELLE PROBLEMATICHE

Metodologia dell'indagine

Questa indagine costituisce la fase preliminare di una attività di ricognizione dell'ambito produttivo sovracomunale di Pontecchio Marconi – Borgonuovo, avente ad oggetto l'analisi del sistema degli insediamenti degli ambiti sovracomunali specializzati per attività produttive, su disposizione dell'art 9.2 del PTCP.

In seguito agli incontri intercorsi con i tecnici dell'Ufficio di Piano della Provincia di Bologna, è emersa la necessità di reperire preliminarmente una serie di dati riguardanti la tipologia delle attività insediate, il n° di addetti, le condizioni ambientali, i consumi energetici, i dati tributari; lo scopo dell'analisi era quello di caratterizzare la situazione attuale dell'ambito identificare fabbisogni e carenze, contribuire all'individuazione di possibili azioni per la realizzazione di interventi che conferiscano all'ambito la connotazione di *Area ecologicamente attrezzata*, nel contesto dell'Accordo territoriale da stipularsi tra il Comune di Sasso Marconi e la Provincia di Bologna.

I dati avrebbero dovuto essere reperiti direttamente presso le aziende erogatrici di servizi (Enel, Hera ecc.) e presso gli Enti competenti in materia di autorizzazioni ambientali (Ausl, Arpa, ecc.).

Tuttavia, data la difficoltà di ottenere i dati ufficiali dalle aziende erogatrici di servizi (motivata da esigenze di rispetto della privacy) e presso gli enti aventi funzioni di autorizzazione e controllo, si è deciso di procedere direttamente presso le aziende dell'ambito, richiedendo loro la compilazione di un questionario appositamente predisposto per raccogliere il fabbisogno di dati espresso dagli uffici provinciali; si vuole sottolineare il fatto che, sebbene fossero stati richiesti dati aggregati, per ovvie ragioni si è proceduto all'acquisizione dei dati azienda per azienda, approfittando comunque della circostanza per realizzare un data base completo e dettagliato, che potrebbe essere utile per sviluppi futuri.

L'indagine è partita con una visita alle aziende coinvolte, una volta informate delle intenzioni da parte della pubblica amministrazione di avviare uno studio nella zona.

Il questionario (si veda allegato) richiedeva: la tipologia dell'attività svolta, dati urbanistici, consumi energetici, dati sulle emissioni, consumi idrici, gestione rifiuti, rumore, mobilità; è stata anche resa disponibile una pagina alle aziende dove segnalare suggerimenti o critiche.

La percentuale di risposta è stata circa del 75%. Da segnalare che questa percentuale va riferita al numero delle aziende, e che il restante 25% è composto da modestissime realtà artigianali. Se si riportasse il valore al numero di addetti, la percentuale di risposta salirebbe ad oltre il 90%.

Il dato di partenza è stato costituito dall'elenco delle aziende dal data base di Infocamere, il quale ha richiesto però un puntuale aggiornamento: tuttavia la situazione di estrema mobilità delle condizioni insediative delle aziende più piccole

(quelle a carattere artigianale, con pochissimi addetti), ha reso difficile una identificazione completa ed esaustiva di tutte le aziende presenti: alcune di queste non erano contattabili, anche avendo proceduto a sopralluoghi “porta a porta”.

Nella maggioranza dei casi l’iniziativa è stata gradita. Non sono comunque mancati episodi di disinteresse soprattutto da parte di piccole imprese artigianali con pochi dipendenti, insediate nell’ambito da lungo tempo, alle soglie del ritiro dall’attività e poste in strutture di scarsa qualità.

Invece notevole interesse ed in alcuni casi addirittura entusiasmo si sono riscontrati soprattutto presso le categorie dei giovani imprenditori, nelle aziende maggiori, nelle aziende insediate nell’ambito in tempi più recenti, che si sono anche dimostrate le più propense all’innovazione.

I dati dichiarati sono da ritenersi in genere attendibili in quanto rilevati da documenti ufficiali in possesso delle aziende come contratti di allacciamento, fatture, formulari dei rifiuti, rilevamenti ambientali. In diversi casi un incaricato comunale ha assistito le aziende durante la compilazione.

Suddivisione in ambiti omogenei

Già da un primo sopralluogo risulta evidente l’eterogeneità dell’ambito dal punto di vista produttivo, ambientale, dell’accessibilità, e delle dotazioni infrastrutturali, dovuta anche alle diverse e disorganiche fasi di sviluppo. Per una più precisa caratterizzazione si è deciso di suddividere l’ambito in sub ambiti, identificati in relazione agli elementi di omogeneità delle caratteristiche insediative, e rispetto ai quali esplicitare le problematiche specifiche. Sono state anche inserite in relazione delle tabelle riguardanti i sub ambiti a più alta densità d’imprese al fine di visualizzare immediatamente la dimensione media aziendale del sub ambito in relazione al numero di addetti e al numero di aziende presenti. Inoltre è stata predisposta per ogni sub ambito una scheda valutativa sintetica che verifichi il livello di adeguatezza o le carenze delle dotazioni infrastrutturali, identifichi le criticità ambientali, il grado di rinnovo edilizio, descriva le opportunità in atto e le valuti rispetto ai fabbisogni ottimali.

Si sono identificate quindi aree omogenee così come di seguito riportato (si veda cartografia allegata).

1. SUB-AMBITO CARTIERA
2. SUB-AMBITO SAGITTARIO

3. SUB-AMBITO PILA
4. SUB-AMBITO SPOLVERINO
5. SUB-AMBITO I MAGGIO NORD
6. SUB-AMBITO I MAGGIO SUD
7. SUB-AMBITO VIZZANO

Di seguito saranno descritti i sub-ambiti secondo il seguente schema :

- localizzazione del sub-ambito all'interno dell' ambito
- viabilità interna
- tipologia, dimensioni, caratteristiche delle aziende
- impatto ambientale (emissioni, consumi, gestione rifiuti, gestione acque)
- fenomeni di obsolescenza
- mobilità degli addetti
- suggerimenti delle aziende
- grado di saturazione urbanistica e potenzialità insediativa residua

Ogni sub ambito viene quindi raccontato nelle sue caratteristiche geografiche, insediative, di infrastrutturazione, a partire dalla ricostruzione di un possibile itinerario di visita e soffermandosi a descrivere le situazioni aziendali più importanti. Infine, per ogni sub ambito, è stata predisposta una tabella valutativa che evidenzia sinteticamente il livello di dotazione infrastrutturale presente, la sua adeguatezza, le criticità riscontrate, le opportunità e progettualità in atto, e le valutazioni sugli eventuali fabbisogni riscontrati.

1. SUB AMBITO CARTIERA

I dati di sintesi relativi alle aziende presenti ripartite per dimensione sono i seguenti:

| | | | |
|-----------|-----|------|-------|
| N°ADDETTI | 1÷3 | 4÷10 | 11÷14 |
| N°AZIENDE | 8 | 4 | 3 |

Il sub ambito è inserito nella parte più settentrionale dell'ambito, in continuità con il centro abitato della frazione di Borgonuovo; è individuato dai seguenti confini: a nord la strada di Via Cartiera, ad ovest la linea ferroviaria, ad est il Canale del Maglio, a sud il confine meridionale della Cartiera del Maglio S.p.A., in adiacenza con il sub ambito 2 – Sagittario, ma tra i due non vi sono collegamenti viari.

La via d'accesso principale è Via Cartiera che nasce all'altezza dell'incrocio semaforizzato con la SS. 64 Porrettana, nel centro dell'abitato di Borgonuovo. La strada serve, nel suo tratto iniziale, l'abitato della frazione e la stazione ferroviaria.

Per accedere al sub ambito occorre oltrepassare la ferrovia (passaggio a livello automatizzato), oltre la quale si accede alla Cartiera attraverso strada privata. Proseguendo, dopo poche decine di metri, sulla destra, si trova un piccolo insediamento artigianale di recente costruzione, costituito da una quindicina di piccole aziende.

Proseguendo, dopo una svolta a destra, si incontra il depuratore comunale. Infine, dopo circa 300 metri via Cartiera si immette nella strada privata di S.A.P.A.B.A all'altezza dei Laghetti del Maglio.

Sia all'interno del sub ambito che in adiacenza a nord, sono presenti alcuni modesti insediamenti residenziali, corrispondenti alle vecchie case della Cartiera del Maglio, una volta destinate ai dipendenti, ed ora private.

A sud del sub ambito è presente un'area costituita stagni d'acqua, corrispondenti ai vecchi bacini della Cartiera, ora non più utilizzati.

Stabilimento Cartiera del Maglio

Lo stabilimento ha tutte le caratteristiche tipologiche e architettoniche degli insediamenti industriali di inizio del XX secolo: molte unità in muratura, con grandi vetrate alle pareti ed edifici bassi (tutti ben ristrutturati) conservano l'immagine degli impianti industriali dell'inizio novecento. Nonostante le strutture siano quelle originarie, gli impianti e le dotazioni sono quelli di una azienda all'avanguardia. L'azienda è certificata ISO14001. L'area sulla quale sorge lo stabilimento è di proprietà.

Una piccola parte dei vecchi fabbricati è utilizzata da una cooperativa sociale per attività laboratoriali; altri fabbricati non sono utilizzati: si ricorda che il PRG vigente consente il riuso di edifici preesistenti non più interessati dall'attività produttiva di cartiera, per attività terziarie, attività di servizio pubbliche e private, attività ricreative.

L'area impegnata dallo stabilimento è di 59.000 mq.

All'interno dello stabilimento lavorano 75 addetti organizzati su tre turni lavorativi.

L'ingresso è dotato di un grande cancello agevole anche al passaggio dei numerosi mezzi pesanti in transito. Esiste un piazzale di ricevimento merci ben strutturato e un

parcheggio interno. L'azienda è molto ordinata non sono evidenti depositi di materiali e/o rifiuti.

In questo stabilimento si produce principalmente carta da sigarette, prodotto di punta per Cartiera del Maglio. Altre tipologie di carta e derivati sono prodotte in quantitativi minori.

La carta da sigarette è considerata carta di qualità superiore, e la sua produzione necessita dell'utilizzo di materia prima molto pregiata, quindi cellulosa di qualità e soprattutto acqua più pura possibile e disponibile in grandi quantità.

L'approvvigionamento idrico è assicurato per l'uso "civile" dalla rete di distribuzione pubblica, per l'uso produttivo, l'approvvigionamento è assicurato attraverso prelievo da due pozzi interni alla proprietà e dal prelievo dal Canale del Maglio.

L'acqua prelevata da canale viene impiegata per produzione di carta e derivati meno pregiati, per il lavaggio degli impianti e per la produzione del vapore utilizzato ai fini produttivi.

Il prelievo annuo dai pozzi è di circa 500.000 mc e l'acqua viene utilizzata per le produzioni di pregio.

E' presente una centrale termica per la generazione di vapore alimentata a gas metano allacciata ad un impianto di produzione autonoma di energia elettrica. La produzione di energia elettrica è sufficiente a soddisfare quasi il 100% del fabbisogno dell'azienda.

Notevole è il consumo di gas metano utilizzato per la produzione di vapore e per i forni degli essiccatori.

L'azienda è dotata di depuratore chimico/fisico, che tratta tutti i reflui industriali, mentre i collettori delle acque meteoriche recapitano nel Canale.

E' da segnalare soltanto una notevole quantità di fanghi prodotti dal depuratore.

Le emissioni in atmosfera, riconducibili essenzialmente ai camini di scarico della centrale termica, sono autorizzate.

La direzione ha attivato un servizio di raccolta dei rifiuti speciali con aziende specializzate.

Pressoché inesistente la produzione di rifiuti pericolosi gestiti anch'essi attraverso un servizio autorizzato di raccolta.

La direzione aziendale ha richiesto attraverso il questionario la possibilità di ottenere più cassonetti per la raccolta di R.S.U.

Insedimento a nord

L' insediamento a nord del sub ambito è caratterizzato da un'unica unità prefabbricata dotata di una strada interna ad anello

La zona è di recente costruzione e presenta una buona manutenzione. Non ci sono accatastamenti di materiali, i piazzali di competenza delle imprese sono ordinati, alcuni hanno adibito il piazzale a parcheggio per i dipendenti.

In questa realtà artigianale lavorano circa 80 persone.

L'unità è gestita in maniera condominiale da un amministratore.

La dimensione delle aziende è mediamente piccola.

In quest'area sono presenti officine meccaniche, magazzini, uffici di rappresentanza, autofficine e una ditta che svolge attività nel settore grafico.

La gestione dei rifiuti è attivata singolarmente dalle aziende tramite accordi con ditte autorizzate. Da segnalare la quantità notevole di rifiuti pericolosi.

Il sub ambito si conclude a sud con una appendice di piccoli insediamenti artigianali (circa 4 aziende), accessibile attraverso una strada interna a fondo cieco, parallela alla ferrovia.

Al confine est del sub ambito, è presente una vasta area verde non agricola con alberature, connessa alla presenza di bacini d'acqua, un tempo a servizio della cartiera ed ora inutilizzati.

Considerazioni comuni al sub-ambito:

a) a evidenziare che l'utilizzo del mezzo pubblico è in media con le altre realtà analizzate (intorno al 10%) nonostante l'assoluta prossimità alla stazione ferroviaria di Borgonuovo;

Le aziende del sub ambito hanno suggerito la necessità di incrementare il servizio di raccolta differenziata e di provvedere all'allacciamento alla rete del metano.

Il sub ambito è fondamentalmente saturo dal punto di vista delle residue possibilità di edificazione.

2. SUB AMBITO SAGITTARIO

I dati di sintesi relativi alle aziende presenti ripartite per dimensione sono i seguenti:

| | | | |
|------------|------|-------|-------|
| N° ADDETTI | 1÷15 | 16÷30 | 31÷70 |
| N° AZIENDE | 8 | 2 | 2 |

Questo sub ambito è localizzato in posizione centrale rispetto all'ambito complessivo. E' identificato dall'area compresa tra il limite della proprietà della Cartiera del Maglio a nord, la linea ferroviaria Bologna-Porretta a ovest, la strada di Via Pila a sud, e l'argine est del Canale Maglio ad ovest.

L'unico accesso al sub ambito avviene da Via Pila, mentre la strada di distribuzione è costituita dalla via Sagittario, lungo la quale si incontra l'area della Grandi Lavori S.P.A. (ora dismessa); sul lato occidentale della la strada, che prosegue rettilinea verso nord per circa 700 metri, sono presenti gli accessi diretti di alcune aziende e le strade (senza uscita) di accesso ad altre unità produttive più interne. La strada, tuttora di proprietà e di gestione private, è priva di illuminazione pubblica, e nel suo tratto iniziale è in cattivo stato di manutenzione.

L'impatto visivo è gradevole relativamente al un contesto industriale, essendo il lato ovest di via Sagittario ombreggiato da alberi ad alto fusto a dimora all'interno delle proprietà, mentre il lato est costeggia l'argine del canale del Maglio, ricoperto da vegetazione spontanea. Un marciapiede percorre l'intera via a partire dal civico N°3. Molte aziende che hanno l'accesso su via Sagittario sono dotate di verde privato.

Anche per quanto riguarda l'ordine all'interno dei lotti la zona è da considerarsi accettabile: non ci sono depositi caotici di materiali né accatastamenti di rifiuti. I giardini di proprietà sono curati. Alcune attività sono attrezzate con cassoni scarrabili per il deposito differenziato dei rifiuti.

Escludendo l'area occupata dalla Grandi Lavori, nel sub ambito sono presenti una ventina di imprese. Alcune attività sono cessate lasciando libere le unità immobiliari. La dimensione media è quella della piccola impresa industriale ed artigianale.

Alcune di queste piccole aziende producono impianti tecnologici di qualità nel campo elettromedicale e sono all'avanguardia nel proprio settore.

L'unità produttiva al momento più importante del sub ambito è il polo CAT, costituito da tre aziende associate che danno impiego a 95 persone: l'unità si occupa di progettazione, costruzione e commercializzazione di apparecchiature e sistemi per diagnostica radiologica nonché di progettazione di quadri di controllo. Operante nel medesimo settore della CAT è presente un'altra azienda, la I.M.S. S.r.l.

Nella zona di via Sagittario sono presenti due stabilimenti nei quali si svolgono trattamenti galvanici, Spessorcromo S.p.A. e Cromatura Stefanelli; la Spessorcromo, che in passato è stata protagonista di alcuni sversamenti accidentali, è in via di trasferimento. Al momento in questa azienda sono impiegati 68 addetti.

Le rimanenti aziende presenti sono da ritenersi ricadenti nel comparto metalmeccanico.

Per quanto riguarda la raccolta dei rifiuti le ditte hanno già organizzato autonomamente un servizio con recuperatori-trasportatori dei rifiuti "classici" (ferro, carta-cartone, legno, fanghi industriali).

Le quantità di rifiuti prodotte sono di modeste dimensioni e pericolosità. Un'attenzione particolare va data alla produzione di rottame ferroso e non ferroso (rame, ottone) derivanti dalle officine meccaniche (soprattutto Torneria Due C).

Le emissioni in atmosfera sono limitate. Soltanto una azienda, la verniciatura PM, ha fatto richiesta di autorizzazione ed è dotata di buoni dispositivi di abbattimento.

L'utilizzo del trasporto pubblico è sicuramente disincentivato dalla distanza del sub ambito dalle fermate di treno e autobus. In realtà in linea d'aria tra la fermata FS di Borgonuovo e il punto centrale del sub ambito, non vi sono più di 500 mt., mentre la fermata FS di Pontecchio dista circa 1,5 km; le vie d'accesso attuali però fanno allungare il tragitto di almeno 1km.

I pochi addetti che utilizzano il treno come mezzo di trasporto sono costretti a raggiungere la sede di lavoro percorrendo a piedi un tratto lungo i binari della linea ferroviaria per circa 300 m.

Anche le aziende, come dimostrano i dati del questionario, sono sensibili alla problematica del trasporto pubblico. In particolare le aziende del polo CAT sono state coinvolte nell'iniziativa di Mobility Management, prevista nell'Accordo per la Mobilità Sostenibile tra la Provincia di Bologna e il Comune: purtroppo, dopo una iniziale espressione di interesse, le aziende non hanno proseguito nell'iniziativa.

Dai dati del questionario è emerso anche un altro dato interessante: un interesse particolare per alcune aziende del sub ambito ad avere maggiori informazioni sulla certificazione ambientale.

Sarebbe utile potere organizzare un incontro tra aziende ed enti certificatori al fine di fornire un'informativa di base. Le ditte hanno inoltre manifestato interesse all'attivazione di un servizio di raccolta differenziata.

Esistono residue possibilità edificatorie degli insediamenti minori, fortemente condizionate dal grado attuale di occupazione dei lotti; le possibilità maggiori derivano dalla presenza dell'area dimessa della ex Grandi Lavori e di una area libera non ancora attuata.

Al margine sud ovest del sub ambito si trova un consistente insediamento residenziale (48 alloggi) che deriva dal recente recupero di vecchi opifici di proprietà della cartiera, la cui destinazione abitativa non ha tenuto conto delle criticità ambientali presenti nella zona.

Un discorso a parte merita l'area dismessa della Grandi Lavori: l'area, di notevole consistenza, ospitava uno stabilimento di produzione di strutture in c.a. prefabbricate in disuso ormai da anni.

L'attuale PRG ne prevede per una parte la destinazione a produttivo, per un'altra la destinazione a funzioni ricettive e terziario, ma l'area è ancora in attesa di ristrutturazione urbanistica. Negli anni scorsi erano state avviate trattative in tal senso, che avevano portato alla definizione di uno schema di convenzione; infatti, nonostante sia consentita un'attuazione diretta, data l'entità dell'area, si ritenne opportuno procedere con un piano di lottizzazione, la cui convenzione prevedeva la realizzazione di importanti opere di urbanizzazione: viabilità pubblica con marciapiedi e parcheggi, estensione delle reti di illuminazione pubblica e acquedottistica, realizzazione delle reti di fornitura di gas metano, di fognature per le acque bianche e per le acque nere e sistemazioni a verde.

E' presente nel sub ambito l'unica area libera non ancora attuata, probabilmente a causa degli alti valori di mercato, la cui attuazione, inizialmente connessa a quella dell'area della Grandi Lavori, avrebbe consentito l'acquisizione di un'ampia area a verde pubblico (mq 4.850).

Infine era stata prevista la costituzione di un consorzio per la realizzazione dei lavori necessari al completamento della via Sagittario e della successiva assunzione in carico della stessa, tra le strade comunali.

Attualmente, non essendo stato dato seguito agli accordi intercorsi, si dovrà valutare il destino finale dell'area, non escludendo che la stessa possa essere destinata alla delocalizzazione di aziende presenti sul territorio comunale.

3. SUB AMBITO PILA

Dimensioni e caratteristiche delle aziende

| | | |
|------------|-----|-------|
| N° ADDETTI | 1÷3 | 4÷500 |
| N° AZIENDE | 1 | 1 |

Il sub ambito Pila è delimitato ad dalla carreggiata nord dell'autostrada A1, dall'alveo del fiume Reno, da Via Pila e dal confine meridionale dello stabilimento S.A.P.A.B.A.. La via di accesso principale è la strada comunale di Via Pila, cui si collega la strada privata di S.A.P.A.B.A. che proviene da Casalecchio di Reno.

La via Pila ha inizio all'intersezione con la ss. 64 Porrettana e, giunta all'incrocio con via I Maggio e via Sagittario, subisce un notevole restringimento; in seguito la strada attraversa in sovrappasso l'Autostrada, per poi giungere allo stabilimento della Ciba.

Via Pila è molto frequentata dal traffico pesante in quanto accesso allo stabilimento Ciba e all'impianto S.A.P.A.B.A. oltre che, in via temporanea, ad un cantiere di un lotto costruttivo della Variante di Valico.

Il sub ambito è praticamente occupato dalle due soprascritte aziende, entrambe con un considerevole impatto ambientale e visivo.

Stabilimento Ciba Specialty Chemicals S.p.A.:

L'azienda svolge attività di produzione e di ricerca di componenti chimici ed additivi per i composti plastici, per vernici, per insetticidi e per lubrificanti.

Dà lavoro a circa 500 addetti disposti su tre turni lavorativi.

La proprietà ricopre un'area di 115.000 mq di cui coperti 16.000. L'area sulla quale sorge lo stabilimento è di proprietà.

L'impatto visivo, notevole, è determinata, in arrivo, dalla presenza di camini, serbatoi, ramificazioni di condutture ecc., per altro caratteristici di questa tipologia di stabilimento.

L'azienda è dotata di un accesso ben configurato con spartitraffico per separare le entrate dalle uscite dei veicoli e di un parcheggio per circa 200 posti.

Sul perimetro esterno è presente un impianto arbustivo dell'altezza di circa 3 metri, appositamente realizzato per attenuare l'impatto percettivo.

All'interno appare una struttura ben organizzata e attenta alle tematiche ambientali: infatti la Ciba è azienda certificata EMASII, ISO14001 per quanto riguarda il sistema di gestione ambientale e OSHAS18001 per quanto riguarda la sicurezza industriale. Questi certificati attestano l'esistenza di condizioni di sicurezza notevole per l'ambiente e la salute ma un eventuale "evento accidentale", seppur remoto, tanto in fase di trasporto quanto in fase di stoccaggio, potrebbe avere effetti devastanti sul

territorio considerando i volumi delle merci pericolose e altamente infiammabili stoccate per lo più in forma liquida o gassosa.

Trattandosi di “stabilimento a rischio di incidente rilevante”, è stato sottoposto a valutazione specifica (elaborato RIR): lo studio ha ammesso come unico scenario di rischio da prendere in considerazione, il verificarsi di fughe di ammoniaca, ciò ai fini della determinazione di areali di sicurezza nell'intorno dello stabilimento, all'interno dei quali limitare l'edificazione e la presenza di persone.

Il trasporto di materia prima e di rifiuti, per lo più tossici e pericolosi, avviene con camion-cisterna attraverso via Pila: nell'anno 2000 sono transitati circa 10.000 camion in entrata e uscita dallo stabilimento.

L'azienda è collegata alla rete metano attraverso il gasdotto Snam che corre, in questa zona, parallelo all'autostrada. Il metano viene utilizzato per la generazione del vapore necessario ai reparti produttivi.

Non sono presenti impianti per la autoproduzione di energia elettrica. L'allacciamento alla rete elettrica è fornito da Enel.

L'azienda è servita anche da una rete di trasmissione dati privata.

I consumi sia di energia elettrica che di metano sono notevoli, come notevoli sono anche i consumi idrici. E' presente un allacciamento alla rete di HERA che prevede la fornitura agli utilizzi domestici. La fonte principale di approvvigionamento idrico ai fini produttivi è il fiume Reno, con un prelievo annuo di circa 400.000 mc. Esistono inoltre 2 pozzi ubicati all'interno della proprietà utilizzati in caso di emergenza con un prelievo annuo di circa 90.000 mc.

Tutte le acque reflue sono trattate nell'impianto di depurazione chimico-fisica a fanghi attivi dello stabilimento e successivamente scaricate nel fiume Reno: vi sono convogliati i flussi delle acque sanitarie, meteoriche, parte delle acque di raffreddamento, le acque di condensa.

L'azienda ha avanzato attraverso il responsabile del servizio la proposta informale di mettere a disposizione il depuratore per altre unità produttive esterne allo stabilimento, dal momento che possiede una portata molto maggiore di quella attualmente impiegata.

La quantità di rifiuti prodotti dallo stabilimento è di circa 40.000 tonnellate, di cui circa 39.000 sono rifiuti pericolosi.

Parte di questi rifiuti è destinata al recupero (35% per recuperatori esterni, il 5% destinato come combustibile ad uso interno) altri sono destinati a diversi impianti di

trattamento chimico-fisico-biologico (50% ca.) altri avviati alla termodistruzione (7% ca.) altri ancora messi a dimora in discarica (3% ca.).

Il 50% dei rifiuti pericolosi è rappresentato da una soluzione di cloruro di sodio smaltito presso impianti in provincia di Ravenna e Venezia.

Le emissioni in atmosfera generate dallo stabilimento hanno principalmente due provenienze:

- emissioni provenienti dagli impianti di produzione (reattori, miscelatori ecc) - solventi SOV, acido cloridrico e polveri PM;
- emissioni provenienti dagli impianti termici (centrale termica, impianto di termodistruzione gas) - ossidi di azoto NOX, polveri PM, ossidi di zolfo SOX, monossido di carbonio CO.

Le emissioni sono convogliate a sistemi di abbattimento (torri di lavaggio, filtri a maniche).

Esistono dati di rilevamento fonometrico all'esterno dello stabilimento. I valori più elevati sono stati riscontrati sul lato nord in prossimità dell'ingresso (max diurno=64 Db, max notturno=59 Db).

Stabilimento S.A.P.A.B.A.:

In questa unità si produce materiale bituminoso e calcestruzzo attraverso un impianto di miscelatura dei vari componenti. I materiali utilizzati sono ghiaia (di diverse granulometrie) e materiale legante di origine petrolifera. L'impasto viene trattato in un impianto installato alla fine del 2003.

Al momento presso la direzione aziendale non sono presenti dati sulle emissioni dell'impianto (che utilizza olio combustibile come alimentazione del forno di cottura), in quanto si attende la messa a regime dell'impianto stesso.

Ai fini produttivi non viene utilizzata acqua.

L'impatto visivo è notevole. Transitando a fianco della proprietà si ha la sensazione concreta dell'attività di sbancamento e di estrazione che è stata effettuata in epoche passate. Nella zona circostante è presente una crescita di specie arboree spontanee mentre all'interno dell'area è rilevante l'emissione di polveri.

Nell'impianto di S.A.P.A.B.A. trovano impiego 2 addetti.

L'approvvigionamento di materia prima allo stabilimento è effettuato da mezzi pesanti che trasportano il materiale dall'impianto di Casalecchio di Reno attraverso la loro strada privata.

L'impianto, risalente al 1953, sorge su un'area ricadente in zona fluviale, destinata in seguito, dal PRG vigente, a verde fluviale, ed è autorizzato sulla base di una convenzione urbanistica, sottoscritta con il Comune di Sasso Marconi, di validità decennale, stipulata nel gennaio del 2003, che prevede, tra l'altro, alla sua scadenza il ripristino dello stato dei luoghi attraverso un progetto di riassetto paesaggistico ed ambientale a carico della società..

La S.A.P.A.B.A., al fine di migliorare l'inserimento delle attività nel contesto territoriale, ha realizzato ed ha in corso di realizzazione rilevanti investimenti per l'ammodernamento degli impianti, sia sotto il profilo ambientale, sia sotto quello della sicurezza del lavoro.

Oggi l'azienda ha chiesto il riconoscimento urbanistico definitivo delle attività in corso e autorizzate dalla citata convenzione, e che l'area sia classificata come parte integrante dell'ambito produttivo sovracomunale.

Le società che ricadono all'interno di questo sub ambito hanno suggerito un miglioramento del trasporto pubblico, la possibilità di usufruire di un servizio di raccolta differenziata e per quanto riguarda S.A.P.A.B.A. la possibilità di un allacciamento alla rete del metano.

In particolare la Ciba ha aderito all'iniziativa di Mobility Management promossa dalla Provincia di Bologna e dal Comune, prevista nell'Accordo per la Mobilità Sostenibile, per la costituzione di un servizio di navetta bus per i dipendenti.

Solo lo stabilimento Ciba possiede ancora un residuo edificatorio di circa 8.800 mq, non essendo stati assegnati indici al lotto dell'impianto S.A.P.A.B.A..

4. SUB AMBITO SPOLVERINO

Si tratta di una piccola zona dell'ambito, ad ovest della linea ferroviaria, che si è voluto delimitare esclusivamente per la sua autonomia dislocativa e per lo scarsissimo impatto ambientale delle aziende ricadenti al suo interno.

L'area è delimitata a sud dal corso d'acqua Rio d'Eva, che, a partire dalla ss. porrettana, corre in argine a quota sopraelevata rispetto ai sedimenti del sub ambito, e che dopo aver attraversato la ferrovia e la via Pila, sovrappassa il canale del Maglio per poi confluire nel Reno. Tale corso d'acqua è soggetto a piene che nel passato hanno causato allagamenti delle aree più occidentali del sub ambito.

Le vie d'accesso sono via Spolverino e via Pila. L'accesso a via Spolverino si ha lasciando la SS. 64 Porrettana in prossimità del Mausoleo Marconi ed immettendosi

lungo un corridoio dove è ubicato un capannone degli ex stabilimenti Malanca. L'accesso non è dei più felici, dà l'impressione di essere l'ingresso ad un cortile privato, con spazi molto ristretti. Ancor più problematica è l'uscita, all'altezza di una curva veloce e assai pericolosa per l'immissione in Porrettana, soprattutto se si vuole proseguire in direzione Sasso Marconi.

Di recente ristrutturazione l'unità immobiliare ha assunto un aspetto gradevole. La viabilità interna soprattutto per i mezzi pesanti, e la possibilità di parcheggio sono però disagiati a causa di un errato dimensionamento degli spazi in fase di prima realizzazione.

La zona è allacciata alla rete di distribuzione del metano.

Le aziende che ricadono all'interno del sub ambito si occupano di produzione di impianti e di apparecchiature elettriche, di falegnameria, di commercio di materie plastiche: al suo interno lavorano 46 addetti.

Le aziende di questa area che si occupano di cablaggio elettrico hanno attivato un servizio di raccolta di rifiuti esclusivamente per il recupero del rame e del pochissimo materiale ferroso.

La falegnameria non ha risposto al questionario ma si presume che abbia attivato un servizio analogo per il recupero del legno. La Silma e la Plastica Marconi che si occupano di import-export non producono rifiuti che necessitano di un servizio di raccolta con autorizzati.

Le aziende hanno segnalato di valutare la possibilità di attivare il servizio comunale per la raccolta differenziata e di potenziare il numero di cassonetti destinati alla RSU. Dei due lotti sub ambito, uno solo ha ancora possibilità edificatorie residue per circa 1.900 mq.

5. SUB AMBITO I MAGGIO NORD

Questo sub ambito è localizzato nella parte centrale dell'ambito, e vi si accede dalla via privata I Maggio, a partire dalla intersezione con via Pila.

I confini sono ad est, la carreggiata sud dell'autostrada, a ovest la linea ferroviaria, a nord la strada di via Pila, a sud il confine meridionale della proprietà dello stabilimento Ravaglioli.

Percorrendo via I Maggio provenendo da via Pila, si incontrano, sulla destra gli impianti sportivi comunali e due ditte che effettuano lavori di pavimentazione e movimento terra, sulla sinistra la sede di un'azienda che esegue attività di fonderia.

Dopo 400 mt di tratto rettilineo, in corrispondenza con l'ingresso della Ravaglioli S.p.A., la strada prosegue, con una doppia curva, verso un altro sub ambito.

All'interno di questo sub ambito le aziende principali sono la Ravaglioli S.P.A. e la Microfusione Stellite.

Stabilimento Ravaglioli S.P.A.

L'attività dell'azienda consiste nella produzione di attrezzature per autofficine, come ponti per sollevamento auto, attrezzature per gommisti e garages.

Trovano impiego nell'azienda 210 addetti organizzati su due turni lavorativi. L'area sulla quale sorge lo stabilimento è di proprietà.

Accedendo alla proprietà si nota come convivano edifici moderni, di costruzione molto recente, e strutture più vecchie risalenti ad una ventina di anni fa.

L'ingresso è di nuova realizzazione con uno spartitraffico che separa i flussi dei mezzi in entrata ed uscita. Il parcheggio è di recentissima costruzione e al momento della visita allo stabilimento (giugno 2004) era in fase di completamento.

Lo stabilimento è collegato con la rete di distribuzione del metano della SNAM.

L'azienda è inserita nel comparto metalmeccanico e vengono svolte attività di saldatura di carpenteria pesante, lavorazioni meccaniche con asportazioni di truciolo, magazzino e di verniciatura.

La produzione di rifiuti è da considerarsi in linea con le dimensioni aziendali e con la specifica attività produttiva.

L'azienda ha attivato un servizio di raccolta con aziende esterne per i rifiuti speciali quali rottame ferroso, alluminio, cartone, legno e per rifiuti pericolosi identificabili essenzialmente come scarti del reparto di verniciatura (fanghi di vernici e solventi esausti).

L'azienda è dotata di un depuratore per il trattamento delle acque provenienti dalle verniciature.

Nei reparti dove viene svolta attività di saldatura sono installati impianti per l'aspirazione dei fumi dotati di dispositivi di abbattimento.

Dal dialogo con la direzione aziendale è emerso che in azienda soltanto il 10% dei lavoratori utilizza il trasporto pubblico. Da qui l'interesse dell'azienda a valutare politiche di Mobility Management come segnalato sul questionario (anche la Ravaglioli, dopo un iniziale coinvolgimento, non ha proseguito nell'iniziativa provinciale per il Mobility Management).

Stabilimento Microfusione Stellite

L'ingresso principale è ubicato a lato dell'ingresso Ravaglioli. L'azienda dà lavoro a 80 dipendenti.

Le forme edilizie sono quelle dell'epoca del primo insediamento (avvenuto verso la metà degli anni '70). L'azienda dispone di un parcheggio interno. L'area sulla quale sorge lo stabilimento è di proprietà.

Qui si svolge attività di fusione e pressofusione delle leghe dell'acciaio.

Per lo svolgimento di queste operazioni è necessario un utilizzo notevole di energia termica ricavata da energia elettrica e gas (lo stabilimento è collegato alla rete della distribuzione del metano SNAM).

Si può schematicamente elencare le fasi produttive in: fase di preriscaldamento dei materiali con utilizzo di forni alimentati a gas, fase di fusione con l'impiego di forni elettrici, e la fase di raffreddamento con utilizzo di acqua.

Per quanto riguarda l'uso dell'acqua per raffreddamento va segnalato che l'azienda utilizza acqua prelevata da 2 pozzi ubicati all'interno della proprietà per un consumo annuo di 34.000 mc.

Gli scarichi idrici provenienti dal raffreddamento non sono trattati e sono convogliati nel Canale del Maglio o emessi sotto forma di vapore. Questa inutile dispersione potrebbe essere evitata utilizzando il vapore come fonte primaria per la produzione autonoma di energia elettrica e le potenzialità di questa azienda potrebbero essere di vantaggio ad altre realtà produttive in virtù anche del fatto che l'azienda stessa si è dimostrata interessata ad avere informazioni sui sistemi di gestione ambientale (EMAS, ISO14001).

La produzione di rifiuti è assimilabile a quella di un'attività metalmeccanica con produzione di rottame ferroso (proveniente da scarti di lavorazione e operazioni di manutenzione), di cartone e legno (derivanti dall'attività del magazzino), e da una considerevole produzione di rifiuto inerte proveniente dalla sostituzione dei refrattari negli impianti termici e da sabbie per uso specifico. Sono da aggiungere modestissimi quantitativi di rifiuti pericolosi (riconducibili a batterie provenienti da attività di manutenzione dei carrelli elevatori).

Le emissioni di fumi generati nella fase di fusione sono trattati prima di essere convogliati in atmosfera da un sistema di abbattimento tipo "scrubber".

Il trasporto pubblico è scarsamente utilizzato dagli addetti, verosimilmente per questioni di distanza dal servizio stesso.

Per quanto sussista ancora il 40 % circa di potenzialità edificatoria, la si ritiene di difficile attuazione a causa del livello di occupazione dei lotti e della presenza della fascia di rispetto autostradale.

6. SUB AMBITO I MAGGIO SUD

Il sub ambito è delimitato a sud dalla strada comunale di Via Vizzano, a nord dal limite della proprietà Ravaglioli, a est e ad ovest rispettivamente dall'autostrada A1 e dalla linea ferroviaria Porrettana.

L'unica via di accesso è la via privata I Maggio che, dopo lo stabilimento Ravaglioli, prosegue costeggiando la linea ferroviaria, fino a giungere ad un insediamento industriale composto da nove "stecche" di capannoni tutti frazionati, che danno alloggio ad una settantina di aziende di piccola o piccolissima dimensione. Qui la via, non provvista di illuminazione pubblica, né di marciapiedi, né della rete di raccolta delle acque stradali, termina il suo percorso circondando con un anello tutto il sub ambito. Tra una fila di capannoni e l'altra esistono dei corridoi di collegamento attraverso i quali si può accedere all'anello esterno. Nella parte anteriore e posteriore sono presenti dei cortili di proprietà comune. Questa zona è un'area privata gestita con sistema condominiale, i cui vani sono in parte di proprietà e in parte in affitto.

L'attuale configurazione dell'area nasce all'inizio degli anni '80 con la dismissione dei reparti di verniciatura della Ravaglioli. Successivamente venduti e frazionati gli immobili sono stati acquistati da privati. Recentemente due "stecche" hanno giovato di una ristrutturazione completa e sono le unità più ordinate (civici 5 e 11).

La zona non è allacciata alla rete di distribuzione del metano.

Alcune unità immobiliari alla data odierna risultano vuote.

Dal punto di vista della dinamica aziendale questa è certamente un'area molto attiva: il turn over è elevatissimo e le aziende che chiudono e che si insediano sono quasi all'ordine del giorno. Larga è la diffusione del regime d'affitto.

Elevata è la percezione di disordine: si incontrano situazioni diametralmente opposte, dal capannone artigianale ottimamente gestito con azienda ben organizzata e ordinata a situazioni di pura fatiscenza e degrado delle situazioni lavorative che confinano con

situazioni di degrado sociale. Più propense all'innovazione (sia tecnologica che infrastrutturale) risultano essere le aziende più grandi o gestite da imprenditori giovani o da poco insediate.

Non è improbabile trovare in prossimità degli ingressi di alcune aziende depositi di materiali e di rifiuti alle volte poco identificabili. Non è molto sentito il rispetto degli spazi comuni.

Sul lato posteriore è presente un'area dove è possibile raccogliere separatamente i rifiuti ma spesso accade che assume le sembianze di discarica incontrollata, a causa anche (informazione ricevuta in corso di sopralluogo) del conferimento di materiali da parte di estranei alla zona.

I corridoi di collegamento sono mal dimensionati e un qualsiasi ingombro di materiale voluminoso (in alcuni casi vi sono alloggiati i cassoni per la raccolta di rottame ferroso) rende impegnativo il passaggio dei mezzi pesanti.

Esiste un fenomeno curioso, dovuto all'eccessivo frazionamento, che vede le aziende, in via di sviluppo all'interno del condominio, costrette a suddividere la propria attività in contenitori diversi o in parti diverse dello stesso contenitore con evidenti diseconomie logistiche.

Le tipologie delle attività svolte dalle aziende presenti in questo sub ambito sono abbastanza omogenee nonostante l'elevato numero di ditte: si tratta prevalentemente di attività del settore metalmeccanico ed elettromeccanico e di qualche magazzino (materiali edili, mobili, garages di privati).

Vi sono insediate inoltre un paio di falegnamerie e due aziende del comparto tessile.

In questa area sono impiegati circa 400 addetti con un numero medio di poco più di 5 addetti per azienda:

| | | | | |
|-----------|-----|------|-------|-------|
| N°ADDETTI | 1÷5 | 6÷10 | 11÷20 | 21÷30 |
| N°AZIENDE | 41 | 17 | 10 | 2 |

I prelievi idrici (dedicati esclusivamente ad utilizzo domestico) sono effettuati tramite allacciamento alla rete di distribuzione.

Il GPL per gli impianti termici è fornito da Mattei Petroli con contratto ad oggi alle soglie della scadenza.

I consumi sono da considerarsi abbastanza contenuti. La raccolta dei rifiuti è gestita singolarmente dalle imprese che hanno attivato servizi di raccolta con aziende autorizzate.

Le richieste di autorizzazione di emissioni in atmosfera sono molto poche; questo deve essere considerato come un indicatore di una possibile situazione di abusivismo: infatti al momento dei sopralluoghi si è notato come molte aziende in attività soprattutto nel settore della saldatura e carpenteria metallica siano sprovviste di impianti d'aspirazione.

Da parte delle aziende insediate c'è una richiesta affinché il Comune prenda in carico la gestione della viabilità. Altra richiesta è quella di un miglioramento del servizio di trasporto pubblico, nella fattispecie di un potenziamento della fermata di Pontecchio che risulta abbastanza prossima e comoda, ma che vede fermarsi solo due coppie di treni al giorno.

Si sono inoltre raccolte richieste in merito alla possibilità di attivare un servizio comunale di raccolta differenziata di rifiuti, ma soprattutto è emersa la necessità assoluta di un allacciamento alla rete del metano.

Anche in questo caso, per quanto sussista ancora il 30 % circa di potenzialità edificatoria, la si ritiene di difficile attuazione a causa del livello di occupazione dei lotti e della presenza della fascia di rispetto autostradale

7. SUB AMBITO VIZZANO

Il sub ambito è localizzato nella estremità meridionale dell'ambito.

Il limite nord è l'anello di via I Maggio, ad est la carreggiata sud dell'autostrada A1, a sud il confine meridionale della proprietà dello stabilimento FIAC, ad ovest la linea ferroviaria Bologna-Porretta.

La principale via d'accesso è la strada comunale di via Vizzano che prende origine dalla ss. 64 Porrettana in un tratto rettilineo in pendenza, con intersezione molto difficoltosa per i mezzi pesanti.

Percorrendo via Vizzano, dopo 300 m si incontrano il passaggio a livello e la stazione ferroviaria di Pontecchio.

Oltrepassando la linea ferroviaria sulla destra è insediato lo stabilimento di produzione della FIAC s.p.a. mentre sulla sinistra vi è l'accesso ad Elcontrol Energy Net e ad una unità adibita a magazzino di proprietà FIAC.

Giungendo in prossimità di questo insediamento si ha un ridotto impatto visivo, essendo le unità industriali di buon livello architettonico (tuttavia, per scelte pianificatorie poco sensibili, lo stabilimento FIAC si inserisce come un elemento estraneo nel paesaggio storico della campagna, tra i due nuclei storici di Palazzo de' Rossi e del Borgo di Colle Ameno).

Stabilimento Fiac:

Questa unità produttiva è adibita alla costruzione e vendita di compressori d'aria per l'industria e per l'hobbistica. Attualmente vi trovano impiego 174 addetti.

Lo stabilimento, di recente costruzione, impegna una superficie di 46.000 mq.

Accedendo allo stabilimento si ha una impressione assai gradevole: un ampio cancello di ingresso immette in un piazzale adibito in parte a parcheggio ed in parte alle operazioni di carico-scarico; la viabilità interna è agevole e sicura; tutta l'area è tenuta in buon ordine.

E' presente un'area adibita allo stoccaggio temporaneo dei rifiuti dotata di cassoni scarrabili differenziati per tipologia.

All'interno dell'azienda non si fa produzione di componenti ma si cura il montaggio, la verniciatura, il collaudo e la spedizione. La costruzione dei componenti è eseguita da terzisti.

L'azienda è dotata di depuratore a fanghi attivi per gli scarichi idrici di origine civile. L'impianto di verniciatura è da considerarsi all'avanguardia: viene utilizzata soltanto vernice in polvere che tramite un sistema di correnti elettrostatiche si deposita sui pezzi; con un sistema di trasporto gli elementi da verniciare vengono spinti in un forno di cottura dove la vernice per effetto delle elevate temperature polimerizza ed assume lo stato solido. Tutto il reparto di verniciatura, che è isolato dal resto dello stabilimento, è posto in leggera depressione onde evitare dissipamenti all'esterno delle polveri vernicianti. L'impianto è dotato di filtri a secco autopulenti senza manutenzione che hanno il vantaggio di recuperare integra la polvere che può essere riutilizzata nell'impianto.

Lo stabilimento non è dotato di allacciamento alla rete del metano: i forni sono alimentati a GPL, incrementando notevolmente le spese aziendali.

L'azienda ha fatto richiesta di autorizzazione alle emissioni in atmosfera al momento della messa in servizio degli impianti, ed è in possesso delle relative autorizzazioni.

I rifiuti sono gestiti attraverso l'attivazione di un servizio di raccolta con imprese autorizzate.

Il rifiuto generato da attività di imballaggio è considerevole (cartone, legno).

Dal punto di vista ambientale l'azienda ha una gestione impeccabile e non avrebbe difficoltà ad ottenere una certificazione in tal senso.

Stabilimento Elcontrol Energy Net:

L'area ricopre 4.500 mq. In azienda sono impiegati 25 addetti.

L'area cortiliva è ben ordinata ed è dotata di parcheggio interno. In questo stabilimento si progettano e producono apparecchiature per misurazioni elettriche.

La direzione ha attivato un servizio di raccolta rifiuti autorizzati anche se i quantitativi sono irrisori: 2.000 kg di ferrosi nel 2003 causa opera di sgombero magazzino, e 20 kg di batterie esaurite.

Da segnalare per Elcontrol l'interesse ad avere informazioni sui sistemi di gestione ambientale.

. Queste due aziende hanno l'ingresso a non più di 50 metri dalla stazione ferroviaria. Ciò nonostante la percentuale di utilizzo del servizio rimane intorno al 10% circa, a motivo probabilmente della scarsa frequenza delle corse del treno, oltre che della propensione all'uso del mezzo individuale.

Il sub ambito ha quasi completamente sfruttato le sue potenzialità edificatorie.

4.3- PROSPETTIVE APERTE E TEMI PER IL PROGETTO

RISORSE E OPPORTUNITÀ IN ATTO

Si descrivono di seguito le previsioni riguardanti l'ambito, legate a programmi già previsti dall'Amministrazione comunale.

Gli interventi viabilistici della variante di Valico

La realizzazione della terza corsia autostradale (cosiddetta Variante di Valico) ha costituito per il Comune l'occasione per concordare con Autostrade la realizzazione di interventi viabilistici importanti, ai fini della risoluzione dei problemi di accesso e di transito nell'ambito.

La realizzazione della nuova Porrettana, parallela all'autostrada, delle tre bretelle e relativi svincoli di collegamento con la attuale ss. 64 Porrettana (la nuova bretella a nord di Borgonuovo, via Pila baricentrica all'ambito e via Vizzano a sud) consentiranno, oltre che liberare l'attuale Porrettana da buona parte del traffico di attraversamento, di dirottare il transito di veicoli legati all'ambito produttivo sulla nuova viabilità, liberando le aree residenziali da situazioni di impropria commistione. Inoltre è prevista la realizzazione di un nuovo asse viario, la cosiddetta via Cral, che collegherà via Cartiera con la via Sagittario, risolvendo il problema di connessione tra i due sub ambiti Sagittario e Cartiera, attualmente separati viabilisticamente, dal momento che via Sagittario è a fondo cieco.

Infine la Convenzione con Autostrade prevede finanziamenti per la realizzazione di piste ciclabili lungo fiume.

Altre progettualità

La prevista ristrutturazione urbanistica dell'area dimessa della Grandi Lavori, attualmente sospesa, dovrebbe determinare, oltre alla realizzazione di importanti opere di urbanizzazione a servizio del sub ambito Sagittario, la presa in carico tra la viabilità comunale della via Sagittario, opportunamente adeguata ed infrastrutturata, e la cessione di una area a verde pubblico.

Viene prevista inoltre, una volta risolti i problemi di finanziamento economico, la ristrutturazione degli impianti sportivi comunali di via Pila, che potrebbero avere attuazione in seguito alla realizzazione della prevista mensa aziendale nell'area adiacente, sempre di proprietà comunale, attraverso la definizione di convenzioni con aziende private.

L'ambito nel Documento Preliminare del PSC

Il Documento Preliminare propone una perimetrazione dell'ambito differente da quella individuata dal PTCP, più aderente alle caratteristiche funzionali delle aree interessate.

Netta è infatti la distinzione tra gli insediamenti compresi tra la ferrovia e il tracciato autostradale, e le aree produttive che si trovano all'interno del tessuto urbano, per le quali pare più opportuno perseguire politiche diverse e più articolate.

La proposta di perimetrazione esclude:

1. le aree produttive di dimensioni ridotte, frammiste alla residenza, nell'abitato di Borgonuovo, di fatto separate fisicamente, funzionalmente e infrastrutturalmente dall'ambito produttivo dalla ferrovia;
2. la zona (Pid di PRG) denominata Alfa Wassermann (St pari a 85.200 mq), per la sua prossimità al centro urbano di Borgonuovo e all'innesto dello svincolo dalla Porrettana sulla ss. 64, che la qualificano come "porta della città", e per la quale si è portati ad escludere una caratterizzazione produttiva;
3. un'area collocata nella zona centrale di Borgonuovo, nella quale vi sono collocate funzioni che non hanno più nulla a vedere con il polo produttivo, essendovi stata attuata una trasformazione urbanistica con inserimento di edifici per la residenza, un centro sociale, alcune attrezzature sportive, verde pubblico e un piccolo centro commerciale.
4. l'area occupata dagli impianti di lavorazione calcestruzzi e conglomerati bituminosi della ditta S.A.P.A.B.A., posta immediatamente a nord dell'area Ciba, di cui si è già detto in precedenza.

Poiché lo stabilimento è legittimamente esistente alla data di adozione del PTPR, per esso potrebbe essere ammissibile l'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 4.3 comma 7 del PTCP, che consente di riconoscere i complessi industriali preesistenti nelle fasce di tutela, purché insediati antecedentemente al 1989, ricadendo l'area in fascia di tutela fluviale. Tuttavia in un'ottica di riqualificazione dell'ambiente fluviale, nel lungo periodo si pone anche l'esigenza di considerare la possibilità della rilocalizzazione.

In considerazione del fatto che è in atto una Convenzione ex art. 17, comma 11, PTPR avente ad oggetto l'ammodernamento degli impianti esistenti e l'installazione di un nuovo impianto di produzione di calcestruzzo preconfezionato, oltre alla predisposizione di servizi e accessori necessari per le attività precedentemente descritte (officina, uffici, mensa aziendale, bagni e spogliatoi, appartamento del custode), con validità decennale, a scadenza nel 2015, il PSC provvederà al riconoscimento della particolare destinazione urbanistica di tale area, come area di tutela fluviale comunque inserita in politiche di ambito produttivo (per attività speciali) e in particolare soggetta alla convenzione in essere, senza che ciò determini in ogni caso il riconoscimento alla proprietà di diritti edificatori definitivi e di trasformazioni d'uso.

Viceversa si propone l'inserimento nell'ambito di limitate nuove aree, oramai intercluse e non più fungibili separatamente dalla destinazione del contesto, congruenti con il criterio di un sostanziale contenimento dell'insediamento complessivo entro i confini naturali ed artificiali (ferrovia da una parte, autostrada dall'altra) che già attualmente lo arginano; tali aree potranno essere destinate alla rilocalizzazione di attività presenti in ambito urbano e designate al trasferimento:

- a. un'area dell'estensione di circa 20.000 mq, all'interno del perimetro dell'ambito, nel sub ambito I° Maggio nord, ricadente in una zona, attualmente a destinazione agricola, da ritenersi oramai sostanzialmente compromessa, essendo a ridosso dell'asse autostradale; tale area pare la più vocata, grazie anche alla contiguità con le aree produttive esistenti e ad una buona accessibilità, a rispondere al naturale completamento dell'ambito. Tuttavia, in quanto gravata da un decreto di vincolo posto a tutela del Mausoleo Marconi, è stata sottoposta alla valutazione della Soprintendenza, riguardo alla sua effettiva insistenza sul cannocchiale visivo ad essa riferito, e sulle eventuali misure limitative da assumere.
- b. un'ulteriore area di potenziale ampliamento è costituita dalla zona interposta tra il nuovo asse autostradale e il canale del Maglio, a sud della Cartiera, di circa 65.000 mq: si tratta di terreni in parte risultanti dal riempimento di bacini d'acqua un tempo legati all'attività di produzione della carta. Nella cartografia del PTCP l'area in questione è interna sia alla zona indicata con vulnerabilità idrogeologica elevata, sia al perimetro della zona di Tutela. *Dal punto di vista idraulico* i controlli morfologici e le parziali verifiche topografiche effettuati per l'analisi geologica del PSC hanno verificato, in prima battuta, come quest'area sia esterna al tirante idraulico calcolato per il tempo di ritorno di 200 anni; inoltre la stessa presenza del rilevato autostradale fornisce ulteriore garanzia dal punto di vista idraulico. *Dal punto di vista morfologico* l'area risulta interna al fondovalle del Reno, disposta su un terrazzo alluvionale recente. Attualmente l'area è "ritagliata" dai terrapieni dell'autostrada e della ferrovia, che ne hanno completamente modificato la morfologia naturale.

Dal punto di vista idrogeologico è collocata in un terrazzo direttamente connesso alla dinamica fluviale, e ciò richiederà l'adozione di particolari prescrizioni per la difesa qualitativa e quantitativa delle acque sotterranee.

Infine l'area è parzialmente interessata dalla fascia di rispetto autostradale, di cui occorrerà tenere conto per l'eventuale progettazione.

- c. l'Amministrazione sta prendendo in considerazione, nell'ambito del Bando per la proposta di Accordo ex-art 18 L.R. 20/2000, la richiesta di destinazione produttiva e terziaria di un'area compresa tra l'Autostrada, la ferrovia, il confine con Casalecchio e il Canale di Pontecchio in uscita dalla cartiera del Maglio, per una superficie di circa 80.000 mq, denominata "ex Montebugnoli": si tratta di un'area interessata da attività di escavazione degli inerti, attualmente in fase di risistemazione che prevede il ripristino dell'attuale quota del piano di campagna.

Secondo il PTCP l'area ricade nelle "fasce di pertinenza fluviale", nelle quali sarebbero ammissibili "*in aree contermini al perimetro del territorio urbanizzato di centri abitati*" "*nuove funzioni urbane, qualora si tratti di opere non diversamente localizzabili*".

Dal punto di vista idrogeologico l'area ex Montebugnoli è costituita da "alluvioni indirettamente connesse", quindi con impatti meno significativi e danni minori al funzionamento del sistema idrogeologico sotterraneo.

Inoltre l'area, trovandosi a distanza pedonale dalla fermata del SFM, risulta idonea dal punto di vista dell'accessibilità, soprattutto se si pensa a politiche di promozione della mobilità sostenibile.

Dal punto di vista idraulico l'area è soggetta al vincolo costituito dal rischio di inondazione per eventi di pioggia con tempi di ritorno di 200 anni, richiedendo quindi l'adozione di opportuni accorgimenti, quali la sistemazione finale dell'area a quota rialzata rispetto a quella originaria.

Infine l'area è parzialmente interessata da vincoli di fascia di rispetto ferroviario, autostradale, di elettrodotto, e dal vincolo di tutela paesaggistica per una fascia di 150 mt. dalla sponda del Rio Scarica l'Asino, di cui l'eventuale progettazione dovrà tener conto.

Per concludere la ricognizione delle previsioni del DP del PSC per l'ambito produttivo di Borgonuovo, si deve affrontare il tema del trasporto pubblico: l'attuale

fermata SFM di Pontecchio serve sì l'area industriale, ma la sua posizione al margine sud dell'ambito, la mancanza di un accesso carrabile diretto dalla zona industriale verso la stazione e l'assenza di un'area parcheggio attrezzata di servizio alla stazione, rendono la stessa poco utilizzata dai lavoratori.

Per la risoluzione di queste problematiche legate all'accessibilità e nell'intento di incentivare l'utilizzo del servizio ferroviario, il DP prevede lo spostamento dell'attuale stazione di Pontecchio di 500 mt più a nord, in posizione maggiormente baricentrica per l'ambito industriale, ma anche più prossima all'abitato di Pontecchio. Tuttavia è necessaria la condivisione e la promozione di questo obiettivo da parte delle politiche regionali e provinciali, per vincere le inevitabili difficoltà attuative e le resistenze di altre realtà territoriali.

Un maggiore livello di efficienza dell'offerta di trasporto pubblico, orientata a identificare adeguatamente la domanda di spostamento potenzialmente esistente, coordinata a politiche già in atto promosse dalla Provincia per la Mobilità sostenibile, costituirebbe una delle azioni virtuose nell'ottica del riequilibrio e del governo della mobilità e dei trasporti del bacino bolognese.

4.4- IDENTIFICAZIONE PRELIMINARE DEI POSSIBILI OBIETTIVI DI QUALITÀ

Dall'analisi dello stato attuale dell'ambito e delle tipologie delle attività insediate emerge con chiarezza la sua caratterizzazione produttiva manifatturiera e la non proponibilità, anche per la carenza di dotazioni infrastrutturali, di una eventuale evoluzione a funzioni produttive terziarie o miste e la non augurabilità, per la tenuta dei livelli di occupazione, di una conversione verso la logistica.

Pare opportuno che l'ambito mantenga ed eventualmente rafforzi (pur non in senso monotematico) la sua caratterizzazione prevalente orientata alla meccanica ed alla meccanica di precisione capace di generare un indotto fecondo di piccole imprese locali, puntando alla qualificazione delle aziende esistenti e all'inserimento di imprese a più alta capacità di innovazione. Tale obiettivo potrebbe essere supportato da un'attività, da parte di un soggetto di gestione, volta al riconoscimento delle esigenze di servizio espresse dalle tipologie di cui si intende favorire il mantenimento e lo sviluppo ed alla messa in atto delle necessarie azioni sul versante infrastrutturale e della fornitura di servizi immateriali.

Nuove attività potranno insediarsi comunque anche se attinenti altre tipologie produttive purché garantiscano livelli adeguati di compatibilità rispetto alle condizioni ambientali.

In tal senso si ritiene scarsamente compatibile l'insediamento di industrie fortemente idroesigenti, che abbiano cioè necessità di attingimento a risorse idriche non direttamente erogabili dal servizio acquedottistico con conseguente esigenza di prelievo in sotterraneo.

In considerazione della prossimità dell'ambito produttivo ai tessuti residenziali di Borgonuovo e Pontecchio, saranno da evitare attività, soprattutto sul fronte ovest dell'ambito, che producano emissioni acustiche capaci di impattare in misura significativa su dette zone residenziali.

Analogamente le emissioni aeriformi previste dovranno essere tali per caratteri e volumi da escludere prevedibili effetti sulle aree circostanti, considerando anche la canalizzazione valliva dei movimenti ventosi prevalenti e l'impatto sulle aree urbane soggiacenti.

Si intende escludere, per i medesimi motivi, la possibilità di insediamento di nuovi stabilimenti a rischio di incidente rilevante e di impianti per la gestione dei rifiuti, mentre potranno trovare luogo impianti per la raccolta controllata dei medesimi, sia di produzione civile che industriale, e il deposito in vista del loro, successivo e in diverso luogo, trattamento e smaltimento.

Per le caratteristiche di elevata vulnerabilità idrogeologica del sito si renderà poi necessario le caratteristiche di sicurezza da imporre a eventuali impianti a rischio potenziale (quali rottamazione auto, depositi di sostanze inquinanti, industrie insalubri).

Un fattore da monitorare e sul quale introdurre elementi di controllo è l'elevata mobilità delle aziende di piccola dimensione che talora trovano condizioni di economicità insediativa, mirando ad uno scarso consolidamento in loco a scapito dei fattori di qualificazione ambientale ed edilizia e della efficacia dei servizi comuni erogati o erogabili nell'ambito. Mentre appare necessario operare per catturare l'interesse e l'adesione fattiva delle imprese esistenti ad un programma di razionalizzazione e omologazione dei comportamenti, dall'altra occorre definire delle soglie dimensionali minime di riorganizzazione interna delle strutture che sono o vengono parcellizzate in micro unità spesso prive di condizioni di efficienza, ovvero promuovere forme di controllo sullo standard dei comportamenti individuali .

Sul primo aspetto potrebbe essere fatta leva, come possibili interlocutori, sui soggetti che nella forma del consorzio o del condomino gestiscono già attualmente due comparti interni all'ambito. Sul secondo si potranno prevedere, a livello normativo, adeguate limitazioni e/o requisiti per la ulteriore frammentazione delle unità esistenti, promuovendo anzi la ricostruzione di unità di dimensione maggiore ove i processi di suddivisione abbiano portato alla formazione di spazi non più consoni allo sviluppo delle attività produttive e nel tempo, rendendo più problematico il processo di rinnovo e riqualificazione unitario del patrimonio edilizio e degli spazi aperti pertinenziali.

L'ambito sarà orientato alla caratterizzazione di area ecologicamente attrezzata; a tal fine già nell'Accordo territoriale saranno enunciati e meglio saranno definiti nel Progetto di riqualificazione i contenuti generali di assetto territoriale e urbanistico di qualità che devono caratterizzarla.

I contenuti di assetto territoriale di qualità riguardano:

- l'adeguatezza delle reti fognanti in termini quantitativi e qualitativi e di efficienza funzionale;
- la capacità di smaltimento delle reti fognanti principali e la potenzialità della rete idraulica in rapporto ad eventi meteorici critici;
- il fabbisogno energetico degli impianti produttivi e le possibilità di recupero, distribuzione e reimpiego dell'energia prodotta internamente;
- il fabbisogno idrico degli impianti produttivi, che deve essere rapportato alla qualità e alla disponibilità della risorsa idrica ed al suo efficiente e razionale uso;
- le condizioni di sicurezza in relazione alle modalità di trasporto e manipolazione di sostanze pericolose, con la definizione degli ambiti nei quali estendere le misure atte a minimizzare i rischi, a contenere gli eventuali effetti d'incidente, a non aumentare l'esposizione al rischio;
- l'accessibilità territoriale, che appare in prospettiva fortemente migliorata e garantita dal sistema di opere di svincolo dalla nuova strada in realizzazione complanare all'autostrada; tale sistema di opere consentirà di evitare ai flussi di traffico non locale l'attraversamento dei centri urbani del Comune. L'accessibilità alla rete ferroviaria dovrà essere favorita dalla individuazione di una nuova fermata a Pontecchio in posizione più baricentrica rispetto all'ambito produttivo e dalla previsione di modalità di collegamento con i diversi

insediamenti attraverso mezzi collettivi o individuali leggeri. A tal scopo dovranno essere studiate strategie efficaci di Mobility Management.

I contenuti di assetto urbanistico di qualità riguardano:

- una conveniente gamma delle destinazioni d'uso insediabili; in particolare devono continuare ad essere esclusi l'uso residenziale, con l'eccezione degli alloggi dei proprietari o dei custodi, e le medie o grandi strutture di vendita. Dovranno inoltre essere definite esclusioni di tipologie produttive ambientalmente non compatibili;
- l'approvvigionamento idrico, che nei nuovi insediamenti dovrà essere garantito dall'allacciamento alla rete acquedottistica, mentre saranno escluse autorizzazioni per attività che prevedano la necessità del prelievo in falda;
- l'estensione alle nuove aree della rete di smaltimento separata tra rete di canalizzazione delle acque meteoriche e rete fognante;
- l'estensione della rete energetica (gas metano) alla totalità dell'ambito;
- la dotazione di spazi ed impianti d'area per il recupero dei rifiuti; a tal scopo occorrerà individuare modalità di raccolta più efficiente in alcuni sub-ambiti, prevedendo anche eventualmente forme di accordo per il conferimento unitario di alcune tipologie di rifiuto;
- l'illuminazione pubblica;
- la viabilità di distribuzione interna da adeguare nelle caratteristiche strutturali e di arredo e in alcuni casi (via 1° maggio) da acquisire successivamente al demanio comunale;
- le infrastrutture per la mobilità pedonale e ciclabile, interne ed esterne all'ambito per realizzare condizioni incentivanti l'uso del mezzo pubblico;
- le aree di parcheggio per i mezzi pesanti, da localizzare convenientemente in rapporto alle aree di domanda;
- la realizzazione di strutture interaziendali di servizio, quali la mensa;
- le dotazioni ecologico – ambientali, rappresentate da:
 - spazi ed opere per la mitigazione di impatto sul contesto paesaggistico, con particolare riferimento al fronte autostrade per quanto riguarda la percezione visiva e all'area S.A.P.A.B.A. per quanto riguarda le relazioni con l'ambiente fluviale e perfluviale;

- spazi atti a contenere il grado di artificializzazione dell'ambito, da destinare a verde con funzione ecologica particolarmente sviluppato ai margini del canale di Pontecchio.

Spunti di riflessione per l'Accordo

Allo scopo di identificare preliminarmente i possibili contenuti dell'Accordo territoriale si riportano di seguito alcuni tra i temi che potranno essere sviluppati e fatti oggetto di definizione ulteriore:

- definizione dei limiti dell'ambito;
- individuazione delle aree di possibile ampliamento e determinazione delle limitazioni alla loro utilizzazione insediativi (per ampliamenti, rilocalizzazioni, secondo requisiti di tipologia e/o dimensione produttiva minima, ecc.);
- definizione urbanistica dell'area attualmente adibita a impianti di trasformazione degli inerti e di produzione di conglomerati;
- determinazione delle possibili linee evolutive dell'ambito, per quanto attiene l'ammissibilità/non ammissibilità di specifiche tipologie di attività (commerciali, stoccaggio, logistica, stabilimenti RIR, impianti per la gestione dei rifiuti, attività fortemente idroesigenti, ecc.);
- individuazione dei sub-ambiti e delle aree tematiche per i quali sviluppare azioni volte al raggiungimento dei requisiti di area ecologicamente attrezzata preliminarmente enunciati in termini qualitativi;
- enunciazione di strategie per la riqualificazione del sistema di imprese presenti (promozione della certificazione ambientale, incentivazioni diversificate per il miglioramento edilizio ammodernamenti, accorpamenti di spazi per ristrutturazione, meccanismi normativi di freno alla eccessiva parcellizzazione dei contenitori);
- affidamento ad un percorso tecnico progettuale amministrativo della precisazione degli obiettivi specifici, delle azioni concrete e degli interventi da prevedere e della individuazione delle risorse necessarie come pure delle fonti finanziarie, nonché degli aspetti riguardanti la programmazione temporale, l'attuazione e la gestione degli interventi previsti, la preventivazione del riparto degli oneri. Tale percorso si potrebbe concretizzare in un Piano di riqualificazione dell'ambito.

ALLEGATO

Schede di sintesi dei sub-ambiti

SUB AMBITO 1 - CARTIERA

| | | |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Gestione | la principale azienda insediata, la Cartiera, è di proprietà; la parte nord del sub ambito è gestita in maniera condominiale, con amministratore [in affitto?] | |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

| SERVIZIO | PRESENZA | ADEGUATEZZA | NOTE (CRITICITA') | OPPORTUNITA' | VALUTAZIONE E FABBISOGNO |
|----------------------------------|---------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Enel | sì | sì | - | - | - |
| ill. pubblica | no | no | sia via Cartiera, nel tratto successivo all'attraversamento ferroviario, sia la strada privata interna, adiacente alla Cartiera sono attualmente prive di pubblica illuminazione | - | sarebbe ottimale realizzare l'illuminazione pubblica |
| telefono | sì | sì | - | - | - |
| metano | parziale | è servita la sola Cartiera | le aziende insediate a nord della cartiera segnalano la necessità di allacciamento alla rete del gas metano | - | è opportuno estendere la rete gas |
| fognatura | sì | sì | - | - | - |
| acquedotto | sì | sì | - | - | - |
| rifiuti | sì | sì | le aziende insediate a nord della cartiera segnalano la necessità di attivare un servizio di raccolta differenziata | - | è opportuno realizzare un'isola ecologica per la raccolta differenziata |
| viabilità e accessibilità | insufficiente | no | esiste una situazione di commistione di traffico residenziale e produttivo, con notevole transito di mezzi pesanti su via Cartiera, che risulta molto congestionata | Opere previste dalla Convenzione con Autostrade per la VAV: Realizzazione di una nuova bretella autostradale che collegherà la Nuova Porrettana con l'attuale ss. 64; allargamento dell'incrocio di via Cartiera con la ss. Porrettana; allargamento di via Cartiera in corrispondenza del ponticello di sovrappasso del Canale del Maglio; sistemazione della cosiddetta via Cral, attualmente privata, da cedere al Comune | la nuova bretella consentirà di liberare via Cartiera dal traffico pesante e di accesso al sub ambito; verrà migliorata la circolazione su via Cartiera, in seguito agli allargamenti; la sistemazione della cosiddetta via Cral consentirà l'accesso al comparto anche da via Pila, evitando il transito di mezzi pesanti nel centro abitato |
| sosta | sì | no | si verifica una situazione di sosta impropria notturna di mezzi pesanti lungo via Cartiera, quando la Cartiera è chiusa | - | è opportuno prevedere nuovi spazi per la sosta in area da definire |
| verde pubblico | no | no | è assente | - | - |

| | | | | | |
|-------------------------------|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| qualità architettonica | | | L'edificio della Cartiera è un buon esempio di architettura industriale del secolo scorso: diversi edifici di due piani, con grandi finestrate vetrate alle pareti e in buono stato di manutenzione; la parte nord del sub ambito è di recente edificazione e in buono stato di manutenzione | – | è opportuno tutelare gli esempi di archeologia industriale presenti nella Cartiera, senza compromettere le esigenze produttive dell'azienda |
| qualità ambientale | | | le aziende insediate non determinano particolari problematiche di inquinamento ambientale; si segnala la presenza di invasi d'acqua, vecchi bacini della Cartiera, non più utilizzati; si segnala la presenza di residenza, in adiacenza al sub ambito | la previsione di nuova area produttiva a cavallo di questo s. a del s. adiacente Sagittario, potrebbe determinare l'opportunità della sistemazione ambientale di una parte della zona. | l'Accordo dovrebbe prendere in considerazione la realizzazione di opere mitigative e compensative: da valutare l'opportunità offerta dalla nuova area, proposta nel PSC |

| | SUP. FONDIARIA | SUP. ATTUATA | POTENZ. EDIFICATORIA | POTENZ. RESIDUA | NOTE |
|--------------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| saturatione urbanistica | 63.162 | 38.000 | 38.000 | 0 | la zona nord del sub ambito ammette ancora un residuo edificatorio limitato (circa 300 mq di Su), che si ritiene non attuabile per la difficoltà di reperire le superfici a standard |

SUB AMBITO 2 - VIA SAGITTARIO

| | | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--|
| Gestione | La gestione è privata e tutte le aree sono di proprietà delle aziende insediate | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--|

| SERVIZIO | PRESENZA | ADEGUATEZZA | NOTE (CRITICITA') | OPPORTUNITA' | VALUTAZIONE E FABBISOGNO |
|----------------------------------|----------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Enel | sì | sì | in seguito all'attuazione degli interventi previsti nell'area della ex Grandi Lavori e nell'unico lotto non attuato adiacente, si dovranno realizzare nuove cabine | - | - |
| ill. pubblica | no | no | - | convenzione per il recupero area Grandi lavori (previste opere di urbanizzazione a carico della proprietà Grandi lavori, a servizio di tutto il sub ambito) | la convenzione non è stata ancora stipulata e probabilmente non lo sarà nei termini previsti: occorre verificare nell'Accordo opportunità offerta da nuove previsioni in quest'area |
| telefono | sì | sì | - | - | - |
| metano | no | no | necessaria estensione della rete a servire il sub ambito | prevista estensione rete gas a cura di Hera spa nel 2005 | l'intervento sarà adeguato al fabbisogno |
| fognatura | parziale | no | la rete fognaria è mista ed insufficiente | convenzione per il recupero area Grandi lavori (prevista estensione e separazione della rete, tra le opere di urbanizzazione a carico della proprietà Grandi lavori, a servizio di tutto il sub ambito) | la convenzione non è stata ancora stipulata e probabilmente non lo sarà nei termini previsti: occorre verificare nell'Accordo opportunità offerta da nuove previsioni in quest'area |
| acquedotto | sì | sì | - | - | - |
| rifiuti | sì | sì | le aziende segnalano l'interesse ad attivare un servizio di raccolta differenziata | - | è opportuno realizzare un'isola ecologica per la raccolta differenziata |
| viabilità e accessibilità | si | si | la via Sagittario è privata, a fondo cieco e necessita di manutenzione | convenzione per il recupero area Grandi lavori (tra le opere di urbanizzazione è prevista la realizzazione di parcheggio pubblico, marciapiedi e rifacimento della strada; la Convenzione con Autostrade prevede la realizzazione di nuova strada (cosiddetta via Cral attualmente privata, da cedere al Comune) | la convenzione Grandi Lavori non è stata ancora stipulata e probabilmente non lo sarà nei termini previsti: occorre verificare nell'Accordo opportunità offerta da nuove previsioni in quest'area; la sistemazione della cosiddetta via Cral consentirà il miglioramento della viabilità; |
| sosta | sì | no | spazi per la sosta dei mezzi pesanti sono insufficienti | convenzione per il recupero area Grandi lavori (previste opere di urbanizzazione) | Come sopra |
| verde pubblico | no | no | standard a verde adiacente a via Pila previsto nel PRG, ma non attuato | cessione dell'area a standard, in seguito all'attuazione nel lotto adiacente | - |
| qualità architettonica | no | no | stato di abbandono dell'area ex Grandi Lavori | ristrutturazione dell'area ex Grandi Lavori | - |

| | | | | | |
|---------------------------|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| qualità ambientale | | | presenza di due aziende a rischio di inquinamento (si veda relazione); presenza di alcune abitazioni | la previsione di nuova area produttiva a cavallo di questo s. a del s. adiacente Sagittario, potrebbe determinare l'opportunità della sistemazione ambientale di una parte della zona. | l'Accordo dovrebbe prendere in considerazione la realizzazione di opere mitigative e compensative: da valutare l'opportunità offerta dalla nuova area, proposta nel PSC |
|---------------------------|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| | SUP. FONDIARIA | SUP. ATTUATA | POTENZ. EDIFICATORIA | POTENZ. RESIDUA | NOTE |
|--------------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| saturazione urbanistica | 137.965 | 52.712 | 81.543 | 29.410 | L'area dismessa ex Grandi Lavori ha una Sf di mq 64.200 per una superficie esistente di mq 23.700 ed una potenzialità edificatoria residua di mq 13.510; è presente un'area non attuata con Sf mq 16.000 e potenzialità edificatoria mq 9.600; scarso margina di attuazione delle pot. ed. per i restanti lotti (mq 5.200) |

SUB AMBITO 3 - PILA

| | | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--|
| Gestione | La gestione è privata e tutte le aree sono di proprietà delle aziende insediate | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--|

| SERVIZIO | PRESENZA | ADEGUATEZZA | NOTE (CRITICITA') | OPPORTUNITA' | VALUTAZIONE E FABBISOGNO |
|----------------------------------|----------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Enel | sì | sì | - | - | - |
| ill. pubblica | no | no | - | - | da prevedere sul tratto di via Vizzano che serve il sub ambito |
| telefono | sì | sì | - | - | - |
| metano | si | si | rete Snam specifica per la Ciba | - | - |
| fognatura | si | si | sia la Ciba che la Sapaba sono dotate di autonomo impianto di depurazione (non esiste e non serve fognatura comunale) | la Ciba sarebbe disponibile a mettere a disposizione il proprio impianto di depurazione per scarichi civili | data la localizzazione decentrata non è agevole il collegamento con altre zone dell'ambito |
| acquedotto | sì | sì | - | - | - |
| rifiuti | sì | sì | - | - | è opportuno realizzare un'isola ecologica per la raccolta differenziata |
| viabilità e accessibilità | si | si | la strada privata Sapaba rende autonomo il traffico di mezzi pesanti a servizio della ditta Sapaba | la Convenzione con Autostrade prevede la realizzazione di nuovo svincolo tra la Nuova Porrettana e via Pila | a fronte di un miglioramento delle condizioni di accessibilità all'impianto Ciba, bisogna però segnalare che lo svincolo determinerà un incremento di traffico su via Pila |
| sosta | sì | si | - | - | - |
| verde pubblico | no | no | in adiacenza all'ambito, in zona fluviale sono presenti laghetti per la pesca sportiva e itinerari ciclo pedonali | - | - |
| qualità architettonica | no | no | - | - | - |

| | | | | | |
|---------------------------|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| qualità ambientale | | | la Ciba è un'industria ad alto rischio potenzialmente dannosa per l'ambiente, a maggior ragione per essere insediata in adiacenza all'area di tutela fluviale; inoltre esiste una situazione di pericolosità legata al transito di mezzi diretti alla Ciba, sull'Autostrada e sulla viabilità ordinaria, che trasportano sostanze pericolose. L'impianto Sapaba, pur non determinando criticità ambientali particolari è in area di tutela fluviale | la Ciba ha realizzato fasce di mitigazione ambientale, in esecuzione di quanto richiesto dal PRG | - |
|---------------------------|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---|

| | SUP. FONDIARIA | SUP. ATTUATA | POTENZ. EDIFICATORIA | POTENZ. RESIDUA | NOTE |
|--------------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| saturazione urbanistica | 115.194 | 20.000 | 28.800 | 8.800 | Si è tenuto conto solo del lotto della Ciba, in quanto il lotto Sapaba non ha diritti edificatori |

SUB AMBITO 4 - VIA SPOLVERINO

| | | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--|
| Gestione | La gestione è privata e tutte le aree sono di proprietà delle aziende insediate | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--|

| SERVIZIO | PRESENZA | ADEGUATEZZA | NOTE (CRITICITA') | OPPORTUNITA' | VALUTAZIONE E FABBISOGNO |
|---------------------------|----------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Enel | sì | sì | | - | - |
| ill. pubblica | no | no | - | | da prevedere |
| telefono | sì | sì | - | - | - |
| metano | sì | sì | - | - | - |
| fognatura | sì | no | rete mista | | da separare |
| acquedotto | sì | sì | - | - | - |
| rifiuti | sì | sì | - | - | è opportuno realizzare un'isola ecologica per la raccolta differenziata |
| viabilità e accessibilità | sì | no | i tratti della ex via Pila che servono il sub ambito si interrompono nei due sensi in corrispondenza della linea ferroviaria; l'immissione sulla porrettana è pericolosa | - | non ci sono soluzioni |
| sosta | sì | sì | - | - | - |
| verde pubblico | no | no | | - | - |
| qualità architettonica | - | - | classica tipologia industriale degli anni '60, recentemente ristrutturata | - | - |
| qualità ambientale | - | - | il lotto a valle della ferrovia è soggetto ad allegamenti in caso di piene del Rio d'Eva | - | interventi di adeguamento dell'arginatura e di manutenzione dell'alveo |

| | SUP. FONDIARIA | SUP. ATTUATA | POTENZ. EDIFICATORIA | POTENZ. RESIDUA | NOTE |
|--------------------------------|----------------|--------------|----------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| saturazione urbanistica | 13.223 | 6.277 | 7.930 | 1.930 | il sub ambito è composto da due lotti di cui uno saturo, e l'altro con: Sf di mq 9.100, superficie realizzata di mq 3.527 e potenzialità residua di mq 1.930 |

SUB AMBITO 5 - 1° MAGGIO NORD

| | | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------|--|
| Gestione | le aree industriali sono di proprietà delle aziende insediate | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------|--|

| SERVIZIO | PRESENZA | ADEGUATEZZA | NOTE (CRITICITA') | OPPORTUNITA' | VALUTAZIONE E FABBISOGNO |
|----------------------------------|----------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Enel | sì | sì | | – | – |
| ill. pubblica | no | no | – | | da prevedere |
| telefono | si | sì | – | – | – |
| metano | si | no | rete Snam per le grandi utenze | prevista nel 2005 estensione rete gas Hera a servizio delle utenze minori e del sub ambito adiacente 1° maggio sud | adeguata |
| fognatura | no | no | il tratto di via 1° maggio tra la Ravaglioli e la ferrovia è servito da rete acque nere; il resto del sub ambito non è dotato di fognatura e le aziende scaricano autonomamente nel canale del Maglio, dopo depurazione (Microfusione), o con fossa biologica. Non esiste raccolta delle acque bianche | Negli anni 90 fu intrapreso uno studio di fattibilità per la realizzazione di un collettore acque bianche, mai attuato per difficoltà realizzative e indisponibilità di risorse economiche | Occorre prevedere raccolta acque bianche e realizzazione rete mancante acque nere da convogliare, mediante sollevamento, nel collettore principale di Pontecchio: da valutare l'opportunità offerta dalla nuova area, attualmente agricola, da inserire in PSC |
| acquedotto | sì | sì | | – | – |
| rifiuti | sì | sì | – | – | è opportuno incrementare la raccolta differenziata |
| viabilità e accessibilità | si | no | il tratto iniziale di via 1° Maggio, a partire dall'incrocio con via Pila è comunale, ma continua come strada privata, non infrastrutturata, di distribuzione di questo e del sub ambito adiacente a sud. Le aziende ne richiedono la presa in carico da parte del Comune. | si veda sub ambito 7 Vizzano per collegamento viario 1° Maggio - via Vizzano a cura Autostrade; si veda sub ambito 3 per accessibilità dalla nuova Porrettana, attraverso il nuovo svincolo di via Pila; in PRG è previsto allargamento strada comunale via 1° Maggio e adeguamento intersezione con via Pila | gli interventi previsti a cura di Autostrade miglioreranno significativamente l'accessibilità al sub ambito; la attuazione degli interventi previsti dal PRG non è al momento fattibile: da valutare l'opportunità offerta dalla nuova area, attualmente agricola, proposta nel PSC |
| sosta | no | no | problema della sosta notturna dei mezzi pesanti in arrivo | La realizzazione della mensa aziendale prevista dal PRG, su area comunale, in accordo con soggetti privati potrebbe favorire l'attuazione delle aree di sosta previste dal PRG, oltre che l'adeguamento degli impianti sportivi comunali | da verificare |
| verde pubblico | no | no | presenti impianti sportivi comunali, da adeguare | vedi sopra | – |

| | | | | | |
|-------------------------------|---|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---|
| qualità architettonica | – | – | sufficiente stato di manutenzione: impatto improprio degli edifici ravaglioli, recenti ma non armonizzati col contesto | – | – |
| qualità ambientale | – | – | emissioni in atmosfera ditta ATS Microfusione | vedi sopra per impianti sportivi | – |

| | SUP. FONDIARIA | SUP. ATTUATA | POTENZ. EDIFICATORIA | POTENZ. RESIDUA | NOTE |
|--------------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| saturatione urbanistica | 99.272 | 34.791 | 59.563 | 24.793 | Per quanto sussista ancora il 40 % circa di pot. ed., la si ritiene di difficile attuazione a causa del livello di occupazione dei lotti e della presenza della fascia di rispetto autostradale (Ravaglioli mq 19.270; Microfusione mq 3.340) |

SUB AMBITO 6 - 1° MAGGIO SUD

| | | |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Gestione | gestione condominiale a cura Consorzio privato 1° Maggio, con aziende in proprietà e in affitto | |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

| SERVIZIO | PRESENZA | ADEGUATEZZA | NOTE (CRITICITA') | OPPORTUNITA' | VALUTAZIONE E FABBISOGNO |
|----------------------------------|----------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Enel | sì | sì | | - | - |
| ill. pubblica | no | no | - | | da prevedere a cura delle aziende prima della presa in carico da parte del Comune della attuale parte privata di via 1° Maggio |
| telefono | si | sì | - | - | - |
| metano | no | no | Le aziende utilizzano fornitura privata di GPL | prevista nel 2005 estensione rete gas Hera a servizio delle utenze | adeguata |
| fognatura | si | no | assente raccolta acque meteoriche | Negli anni 90 fu intrapreso uno studio di fattibilità per la realizzazione di un collettore acque bianche, mai attuato per difficoltà realizzative e indisponibilità di risorse economiche | Occorre prevedere raccolta acque bianche |
| acquedotto | sì | sì | - | - | - |
| rifiuti | sì | no | nonostante la zona sia servita, esiste un problema legato al deposito incontrollato di rifiuti non urbani | - | è opportuno coinvolgere le aziende per organizzare un servizio di recupero dei rifiuti, e incrementare la raccolta differenziata del servizio pubblico |
| viabilità e accessibilità | si | no | Il sub ambito è distribuito dalla strada privata di via 1° Maggio, attualmente senza uscita e non infrastrutturata. Le aziende ne richiedono la presa in carico da parte del Comune | si veda sub ambito 7 Vizzano per collegamento viario 1° Maggio - via Vizzano a cura Autostrade; si veda sub ambito 3 per accessibilità dalla nuova Porrettana, attraverso il nuovo svincolo di via Pila; | gli interventi previsti a cura di Autostrade miglioreranno significativamente l'accessibilità al sub ambito; |
| sosta | no | no | Anche se non esistono parcheggi pubblici, i parcheggi pertinenziali all'interno dei lotti sono comunque sufficienti; sussiste il problema della sosta notturna dei mezzi pesanti su via 1° maggio comunale, nel sub ambito adiacente a nord | - | non c'è assolutamente spazio per realizzare aree di sosta pubblica |
| verde pubblico | no | no | - | - | non realizzabile |
| qualità architettonica | no | no | degrado e disordine edilizio legato alla vetustà dei fabbricati e ad un utilizzo frammentato dei contenitori (aziende collocate in più unità tra loro separate) | - | solo un progetto di ristrutturazione urbanistica potrebbe risolvere i problemi descritti: da valutare quali incentivi si potrebbero definire |

| | | | | | |
|---------------------------|---|---|------------|---|---|
| qualità ambientale | - | - | vedi sopra | - | - |
|---------------------------|---|---|------------|---|---|

| | SUP. FONDIARIA | SUP. ATTUATA | POTENZ. EDIFICATORIA | POTENZ. RESIDUA | NOTE |
|--------------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| saturazione urbanistica | 96.250 | 39.450 | 57.750 | 18.300 | Per quanto sussista ancora il 30 % circa di pot. ed., la si ritiene di difficile attuazione a causa del livello di occupazione dei lotti e della presenza della fascia di rispetto autostradale |

SUB AMBITO 7 - VIZZANO

| | | |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Gestione | gestione condominiale a cura Consorzio privato 1° Maggio, con aziende in proprietà e in affitto | |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

| SERVIZIO | PRESENZA | ADEGUATEZZA | NOTE (CRITICITA') | OPPORTUNITA' | VALUTAZIONE E FABBISOGNO |
|----------------------------------|----------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Enel | sì | sì | | - | - |
| ill. pubblica | no | no | - | | da prevedere a cura delle aziende prima della presa in carico da parte del Comune della attuale parte privata di via 1° Maggio |
| telefono | si | sì | - | - | - |
| metano | no | no | Le aziende utilizzano fornitura privata di GPL | prevista nel 2005 estensione rete gas Hera a servizio delle sole utenze a nord di via Vizzano | sarebbe opportuno estendere la rete anche a sud della via Vizzano |
| fognatura | si | no | assente raccolta acque meteoriche | - | Non è significativa la previsione di un sistema di raccolta delle acque bianche |
| acquedotto | sì | sì | - | - | - |
| rifiuti | sì | si | - | - | è opportuno incrementare la raccolta differenziata del servizio pubblico |
| viabilità e accessibilità | si | no | Il sub ambito è distribuito dalla via Vizzano, comunale, che però presenta un problema di immissione pericolosa dalla ss. Porrettana. La vicina stazione di Pontecchio non è sfruttata appieno nelle sue potenzialità, per la mancanza di spazi di sosta, per la scarsa frequenza delle corse del SFM e per la mancanza di attraversamento pedonale | La convenzione con Autostrade per la Variante di Valico prevede la realizzazione del collegamento viario tra via 1° Maggio, attualmente senza uscita, e via Vizzano, con sottopasso di attraversamento della linea ferroviaria | gli interventi previsti a cura di Autostrade miglioreranno significativamente l'accessibilità al sub ambito. Il sub ambito potrebbe continuare ad essere servito dal TPL anche con la previsione di spostare di 500 mt più a nord la fermata attuale del SFM |
| sosta | no | no | Anche se non esistono parcheggi pubblici, i parcheggi pertinenziali all'interno dei lotti sono comunque sufficienti; sussiste il problema della sosta notturna dei mezzi pesanti su via Vizzano | - | non c'è spazio per realizzare aree di sosta pubblica |
| verde pubblico | no | no | - | - | non realizzabile |
| qualità architettonica | - | - | adeguata situazione edilizia | - | - |

| | | | | | |
|---------------------------|---|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|
| qualità ambientale | - | - | a livello territoriale il sub ambito presenta un impatto negativo tenuto conto della vicinanza ai complessi storici di Palazzo de' rossi e di colle Ameno | - | - |
|---------------------------|---|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|

| | SUP. FONDIARIA | SUP. ATTUATA | POTENZ. EDIFICATORIA | POTENZ. RESIDUA | NOTE |
|--------------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| saturazione urbanistica | 49.926 | 27.711 | 29.767 | 2.050 | la pot. ed residua (circa il 6 %) risulta comunque condizionata dalla presenza della fascia di rispetto autostradale |