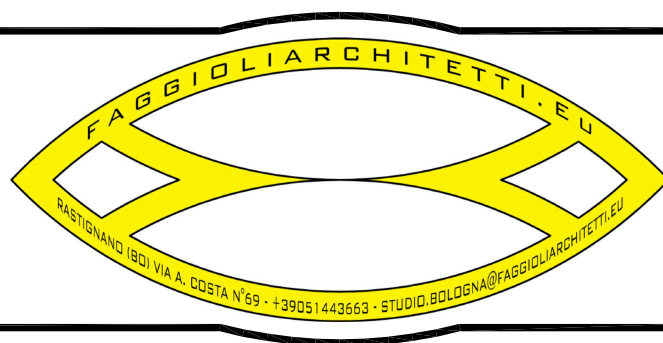


COMUNE DI VALSAMOGGIA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA

COMPARTO MARTIGNONE 1 NORD
PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN CENTRO PER LA LOGISTICA
SITO IN LOCALITA' CREPELLANO

COMMITTENTE

PROGETTAZIONE ARCH. GIULIO FAGGIOLI



PROGETTO

RELAZIONE TECNICA E DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

DATA 07.03.2023

AGG. ---

ELABORATO N°

1

COMUNE VALSAMOGGIA, LOCALITA' CREPELLANO
COMPARTO MARTIGNONE 1 NORD, AMBITO APS.Mi.

RELAZIONE TECNICA

Premessa:

Il Comparto Martignone 1 Nord è conseguenza dell'Accordo di Programma p.g. 342482 del 28/8/2008 denominato Polo Sovracomunale del Martignone, sottoscritto il 23/7/2008 dai Comuni di Anzola dell'Emilia e Crespellano nonché dalla Provincia di Bologna, seconda fase di sviluppo del Comparto Martignone. Tutta l'area soggetta ad Accordo di Programma rientra nell'ambito Martignone; il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) prevede nell'ambito Martignone l'insediamento di attività di raccolta, conservazione, preparazione, smistamento e consegna delle merci per conto terzi, attività di logistica.

Progetto del Comparto Martignone 1 nord:

Il progetto è finalizzato alla realizzazione di un complesso logistico per l'attività di raccolta, conservazione, preparazione, smistamento e consegna delle merci per conto terzi, in specifico:

1. Il complesso si compone di un unico edificio composto da una o più unità; ogni unità è composta da magazzino ed uffici con i rispettivi servizi igienici, refettorio per il personale impiegato nell'edificio ed alcuni spogliatoi dotati di servizi igienici per il personale impiegato. All'interno della sagoma proposta saranno altresì presenti locali tecnici, impiantistici e di ricarica dei mezzi elettrici.
2. Un edificio di sorveglianza per la gestione della sicurezza del complesso posto in corrispondenza dell'accesso principale.
3. Una cabina elettrica in base alle necessità Enel.

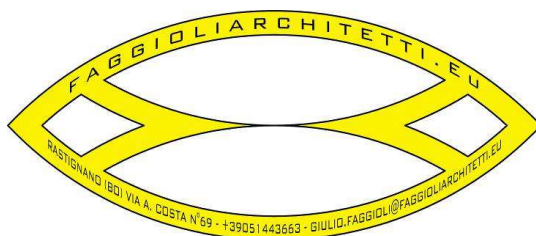




Figura 1 Planimetria dell'intervento

Dati urbanistici di progetto del Comparto Martignone 1 nord:

Uso in progetto: Attività di raccolta, conservazione, preparazione, smistamento e consegna delle merci per conto terzi, attività di logistica.

Superficie di proprietà catastale riconfinata = Superficie Territoriale St: 171'815 mq.

Superficie Utile edificabile: 51'544.5 mq pari a 171'815 mq x 0.30.

Superficie Utile in progetto: 51'544.5 mq.

Standard di Parcheggio pubblico P1 e U verde pubblico richiesti: 15% St = 171'815 mq x 0.15 = 25'772 mq.

U, Superficie Verde Pubblico Progetto: 26'465 mq.

Trattandosi di attività di logistica, il Parcheggio Pubblico non è necessario in quanto l'attività non è aperta al pubblico, quindi lo standard richiesto sarà realizzato integralmente a verde



Pubblico U. I Parcheggi Privati P3 saranno comunque accessibili e fruibili da parte di chiunque durante l'orario dell'attività.

P3, Superficie parcheggi pertinenziali richiesti: 1 posto auto ogni 200 mq attività = 51'544 mq /200 = 257.7 posti auto = 258 posti auto di cui il 50% della superficie a disposizione autocarri = 129 posti auto + (129 posti auto x 25 mq =) 3'225 mq posti per autocarri.

P3, Superficie parcheggi pertinenziali progetto: 219 posti auto + 7'408 mq per autocarri.

Considerata l'attività, abbiamo ritenuto di aumentare significativamente la superficie a disposizione per le auto e per gli autocarri.

Superficie Permeabile Sp richiesta: maggiore o uguale al 30% della St, 171'815 mq x 0.30 = 51'544.50 mq. Concorrono alla Sp il Verde Pubblico, il Verde Privato, la laminazione in quanto completamente permeabile.

Una parte della Sp è data dal conteggio al 50% della superficie degli stalli auto, realizzati con autobloccanti cavi aventi foratura superiore al 40%, come da indicazioni dell'art. 15 del Regolamento del verde comunale: superficie stalli = 2'836,50 mq corrispondenti a 1'418,25 mq di superficie semipermeabile sommata al resto della Sp.

Superficie Permeabile Sp progetto: 84'631 mq, pari alla somma di U + Verde Privato compresa la superficie dei parcheggi semipermeabili + vasca laminazione.

La Superficie Permeabile di progetto è 1.64 volte oltre il richiesto, esattamente il 49% della ST.

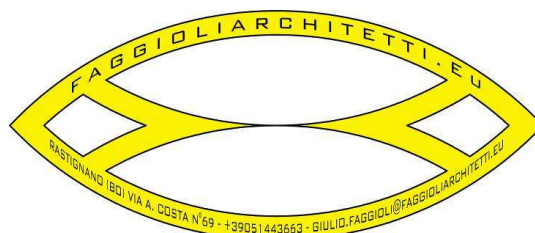
Af, Altezza massima ammissibile degli edifici: 16 m.

L'altezza del fronte o della parete esterna di un edificio è definita:

- all'estremità inferiore, dalla quota del terreno posta in aderenza all'edificio prevista nel progetto;
- all'estremità superiore, dalla linea di intersezione tra il muro perimetrale e la linea di intradosso del solaio di copertura nel punto più alto, per i tetti inclinati, ovvero dalla sommità delle strutture perimetrali, per le coperture piane.

Nella determinazione delle altezze, sono comunque esclusi:

- i manufatti tecnologici quali extracorsa di ascensori, tralicci, ciminiere e vani tecnici particolari, i dispositivi anticaduta dall'alto.



Altezza massima degli edifici AF di progetto:15,95 m.



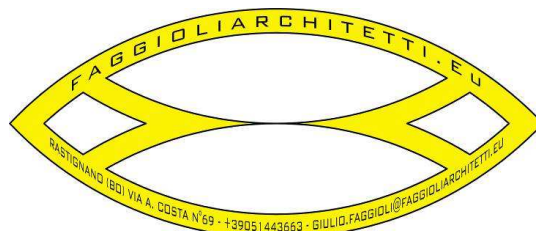
Figura 2 vista lato sud est

Habitat e Paesaggio di progetto:

Il progetto prevede la valorizzazione dell'aspetto naturalistico dell'area con l'inserimento di raggruppamenti di alberi e arbusti nelle aree verdi private e pubbliche creando dei veri e propri corridoi ecologici, l'ammontare dell'area verde nel Comparto Martignone 1 nord è di 84'631,00 mq; saranno messi a dimora Acero Campestre, Acero Riccio e Cerro, nonché arbusti quali Photinia Red Robin e Sambuco. Queste essenze sono state scelte per l'alta capacità di assorbimento della CO₂ e buon attecchimento come habitat compatibile.

Le piante saranno piantumate sia sul verde pubblico che su quello privato e saranno distribuite in maniera diffusa ed omogenea.

Alla luce di queste considerazioni, è prevista la messa a dimora di 317 alberi ad alto fusto e 17'096,00 mq di arbusti; gli alberi previsti dal progetto saranno sommati a quelli esistenti, un boschetto di 122 esemplari di querce, così da avere sul lotto di intervento un totale di 439 piante. Gli alberi, al momento dell'impianto, dovranno avere un diametro di almeno 10/12 cm ed un'altezza minima di 3,00 m, mentre gli arbusti un'altezza di almeno 70-80 cm. L'intera sistemazione del verde pubblico, privato e della laminazione è stata progettata in



maniera compatta per garantire un corridoio ecologico ed esteticamente frazionare le attività con un'ampia superficie compatta naturale. Per quanto concerne la laminazione essa assolverà anche la funzione di area verde / umida piantumata che sarà di rifugio per la fauna locale.

A coronamento dei parcheggi pubblici è prevista la realizzazione di filari di alberi, in conformità alla normativa, un albero ogni due posti auto.

Un ulteriore filare di alberi posizionato a sud del comparto segnala la linea teorica di passaggio della Centuriazione Romana, in asse con il segno creato negli adiacenti edifici del Comparto D3-22A.

Sul lotto oggetto di intervento si trova un notevole esemplare di quercia situata al centro del Comparto, ad ovest della strada di penetrazione esistente, che si vorrebbe salvaguardare, nonostante si trovi in corrispondenza dell'edificio di progetto. Si intende quindi spostarla in una nuova e più idonea posizione, individuata nella tavola 15.

Procedura di spostamento:

Dissotterramento della zolla fino alla distanza di 4 m dal tronco e con profondità idonea. Sollevamento con cinghie imbottite a prova di scortecciamento. Messa a dimora nelle vicinanze previa preparazione del terreno con apposito concime e terriccio. tutte le operazioni devono essere fatte sotto la supervisione di un Agronomo che valuterà per intero la procedura di trasferimento.

Considera la complessità dell'operazione abbiamo comunque già previsto la sostituzione dell'esemplare con la messa a dimora di n° 3 Acero campestre e n° 4 Acero riccio.

Questi alberi saranno comunque messi a dimora indipendentemente dall'esito del reimpianto della quercia.

L'irrigazione di alberi, arbusti e della superficie a prato sarà alimentata dalle acque meteoriche accumulate in una vasca interrata sotto il piazzale, in prossimità dell'angolo Sud-Est dell'edificio di progetto. Questa vasca sarà in grado di contenere un volume di acqua pari a $10,00 \times 50,00 \times 1,00(h) = 700,00$ mc e, per scongiurare il rischio siccità, si richiederà agli Enti competenti la concessione per realizzare un pozzo che preleverà l'acqua in falda da utilizzare nella stagione secca. L'acqua sarà distribuita in due linee distinte: una a goccia per le piante ed una a pioggia per la superficie a prato.

La vegetazione piantumata sul Verde pubblico verrà irrigata dalle acque emunte da un ulteriore pozzo, per il quale si chiederà opportuna concessione, da realizzarsi su suolo



pubblico. Anche in questo caso, l'acqua sarà distribuita tramite una linea a goccia ed una a pioggia.

Demolizione degli edifici esistenti.

All'interno dell'Accordo di Programma ci sono due zone urbanistiche ES con due edifici ex colonici attualmente adibiti a residenza. In considerazione dell'analisi svolta in merito negli elaborati 33 e 34 che ha evidenziato la mancanza di caratteristiche tipologiche storico-testimoniali, si richiede l'abbattimento di detti edifici e la variante allo Strumento Urbanistico Vigente per uniformare il Comparto produttivo logistico Martignone 1 Nord.

Per quanto riguarda i dettagli della Variante urbanistica vedasi elaborato n° 1A.

Seguono le immagini di come appaiono gli edifici a marzo 2022.



Insediamiento centro del lotto -vista del lati Nord e Ovest



Insediamiento centro del lotto -vista del lato ingressi





Insedimento centro del lotto -rivestimento Klinker

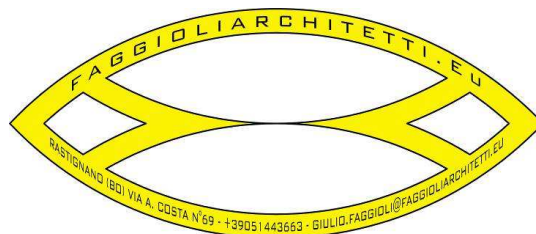


Insedimento centro del lotto -finiture

Piano di riutilizzo delle terre e rocce di scavo

In sede di Permesso di Costruire delle Opere di urbanizzazione sarà presentato sia il Piano di demolizione degli edifici che il progetto per il riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo nei termini di cui all'art. 185 del D.Lgs n. 152/2006 e dell'art. 24 del DPR 120/2017.

Si intende riutilizzare in sito tutti i rifiuti inerti recuperabili derivanti dagli immobili da demolire, ma anche al riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo nei termini di cui all'art. 185 del D.Lgs n. 152/2006 e dell'art. 24 del DPR 120/2017. Quanto sopraesposto è riportato nel Testo dell'Accordo di Programma Art. 5 punto M.



Collegamento stradale:

Il Comparto si colloca fra il Comparto D3 22A (in funzione da circa 10 anni) e gli stabilimenti Philip Morris, a sud della SS 9 via Emilia e soprattutto in aderenza alla nuova strada comunale della Viabilità Principale del Martignone che porta in pochi chilometri fino al casello Autostradale A1 Valsamoggia.

I due accessi al Comparto sono previsti lungo questa strada, che sarà realizzata dal Comune di Valsamoggia.

Quindi il progetto proposto si collega ad una viabilità esistente fra le più efficienti della Città Metropolitana di Bologna, anzi, lo sviluppo stesso del Martignone 1 Nord è conseguenza della realizzazione di un complesso sistema stradale progettato, realizzato e ceduto nel 2015 al Comune di Valsamoggia, in occasione del completamento della prima fase di sviluppo del Martignone.

Collegamento del Comparto alla viabilità esistente:

L'Accesso è previsto alla costruenda Strada Comunale a collegamento della SS9 con la variante SP 27 mediante la rotonda R2, attraverso due ingressi.

Ai sensi del DM 19.04.2006 i due accessi sono a distanza l'uno dall'altro maggiore di 100m e ognuno dista dall'intersezione più vicina per più di 100m così come concordato con l'Ente Proprietario della strada, Comune di Valsamoggia.

Gli accessi degli automezzi sono possibili esclusivamente "alla mano" provenienti da nord, le uscite sono possibili esclusivamente "alla mano" verso sud attraverso ampie corsie di decelerazione e di accelerazione lunghe ben 60 m.

Ingresso 1:

Riservato ad i mezzi pesanti, un edificio di sicurezza posto a 60 m dalla strada presidia l'accesso. Due corsie larghe 375 cm serviranno per entrare e due corsie larghe 375 cm serviranno l'uscita, in questo modo si avrà un efficace flusso di mezzi sempre senza code che possano avere ripercussioni sulla viabilità pubblica.

Ingresso 2:

Riservato alle autovetture, una corsia larga 375 cm servirà per entrare ed una corsia larga 375 cm servirà l'uscita, anche in questo caso l'arretramento di 60 m del cancello dalla strada



permetterà un efficace flusso di auto sempre senza code che possano avere ripercussioni sulla viabilità pubblica.



Figura 3 Accessi al Comparto

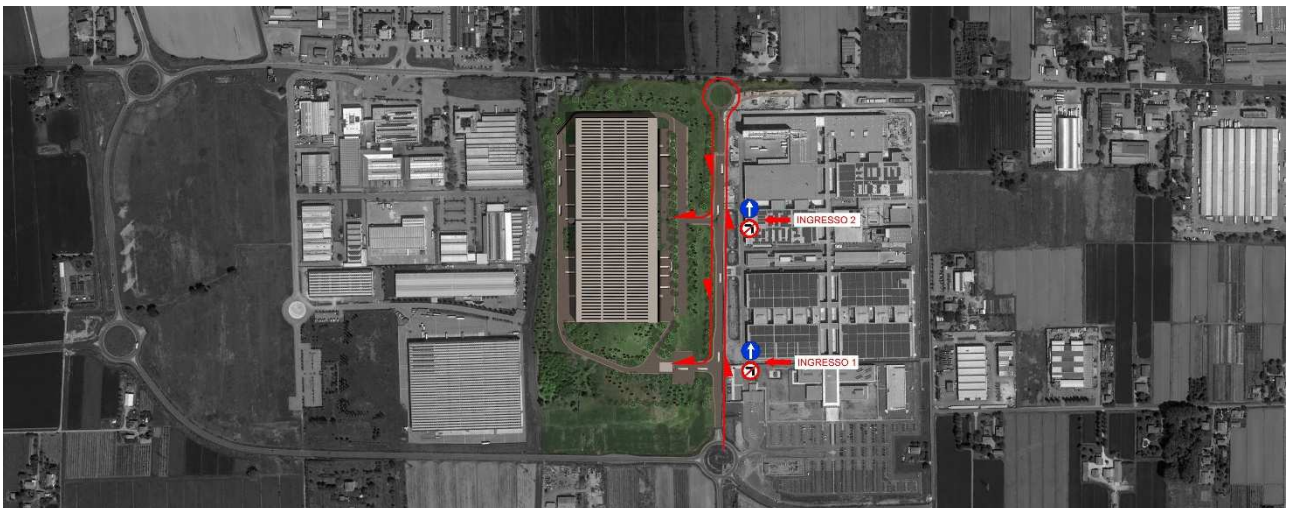
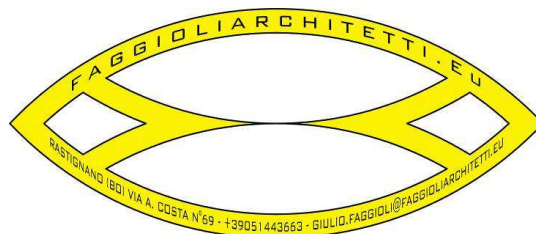


Figura 4 Modalità di accesso carrabile al Comparto.



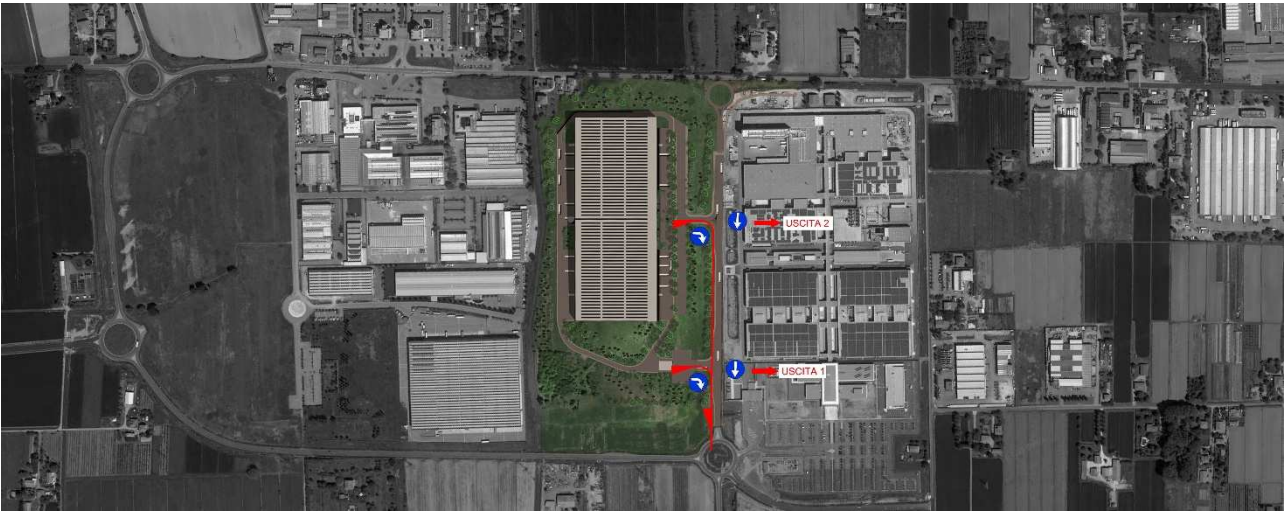


Figura 5 Modalità di uscita carrabile dal comparto.

Gli operatori che arriveranno sul posto di lavoro senza auto potranno accedere al complesso attraverso un percorso pedonale e ciclabile dedicato, assolutamente scollegato dall'accesso carrabile. Per la sosta delle biciclette saranno realizzate apposite rastrelliere coperte con pensilina; saranno inoltre disponibili alcune colonnine per la ricarica delle biciclette elettriche.

Il percorso pedonale e ciclabile mette in diretto collegamento l'accesso del centro logistico con le due fermate dell'autobus di progetto previste lungo la strada comunale.

Parcheggi privati:

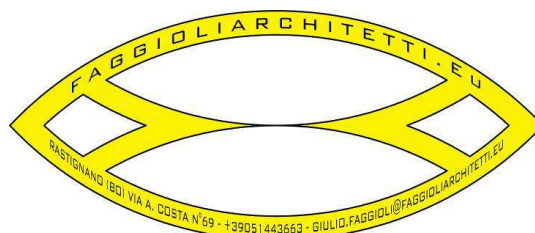
Le superfici a parcheggio sono state divise in due parti per rendere più fruibile da parte degli addetti l'accesso al complesso. La localizzazione è strategicamente connessa alle attività che andremo ad insediare, l'accesso pedonale al complesso è centrale rispetto ai parcheggi. Una quota dell'area a parcheggio sarà dedicata a cicli e motocicli, inoltre una parte degli stalli sarà dotata di colonnina per la ricarica delle auto elettriche ed un'altra sarà predisposta allo scopo, per una futura installazione delle medesime colonnine.

Il parcheggio privato deve essere accessibile durante l'orario di apertura dell'attività.

Verde Pubblico:

U, Superficie Verde Pubblico Progetto: 26'465 mq

Il verde è stato collocato in adiacenza allo Scolo Marciapesce lungo il lato Ovest del lotto, in prosecuzione dell'area ECO-L (Dotazioni ecologiche e ambientali. Vedasi la Tavola di



RUE VS.RUE.1a - Ambiti Urbani, Territorio Rurale e Dotazioni Territoriali), ad Est del lotto, nonché lungo la via Emilia a Nord del lotto. In questo modo ho dato più spessore al verde già presente.

Infrastruttura Elettrica:

Il Comparto sarà elettrificato dall'Enel attraverso una cabina elettrica MT situata nelle vicinanze dell'ingresso 2; il collegamento alla rete sarà in canalizzazione interrata, modificando le linee aeree esistenti.

Infrastruttura Telefonica:

Il collegamento alla rete Telecom è previsto attraverso n° 2 polifere interrate che si collegano alla rete esistente in corrispondenza della via Emilia. Si predisporrà un armadietto dedicato a tale collegamento.

Infrastruttura gas metano:

Il collegamento del Comparto è previsto alla rete Hera, parallelo alla via Emilia. Verrà realizzato l'allaccio alla rete esistente, ma al momento non è previsto uso di gas all'interno dell'edificio.

Infrastruttura acqua potabile:

Il collegamento del Comparto è previsto alla rete Hera, parallelo alla via Emilia. Gli operatori dello stabilimento contemporaneamente presenti in una giornata tipo di lavoro saranno 190 e i trasportatori saranno in totale 86, per un totale di 276 unità. Si prevede pertanto di realizzare 30 servizi igienici.

L'attività che è previsto si insedi nello stabilimento non utilizza acqua nel processo produttivo.

Infrastruttura smaltimento acque nere:

Il collegamento alla rete Hera è previsto attraverso condotta in pvc interrata che conduce i liquami direttamente alla fogna nera esistente in via Chiesaccia. Sarà previsto un pozzetto di accumulo e rilancio in pressione delle nere del Comparto per attraversare il canale Marciapesce, apposita relazione idraulica dimostra la capacità della fognatura esistente alla



ricezione del nostro progetto, vedasi elaborato n° 19. Tutta la linea fognaria sarà perfettamente stagna.

Infrastruttura smaltimento acque meteoriche:

Il collegamento delle meteoriche è previsto nello scolo Sant'Almaso Vecchio nei pressi dell'ingresso 1 dello stabilimento.

Prima di confluire nello Scolo, le acque saranno convogliate in un bacino di laminazione posto a Sud dell'edificio di progetto. Il calcolo di bacino viene eseguito considerando la superficie impermeabile del comparto e quindi prevedendo 500 mc di bacino ogni ettaro di superficie impermeabile.

Si specifica che per determinare il volume della vasca di laminazione, è stato considerato anche l'apporto delle acque del coperto, nonostante vengano in parte utilizzate per l'irrigazione, previo accumulo in apposita vasca interrata. Allo stesso modo, si considerano nel calcolo del volume della vasca di laminazione tutte le acque meteoriche del piazzale, anche quelle acque presenti nella vasca di sedimentazione prevista per il trattamento delle acque del piazzale. In questo modo il bacino A sarà in grado di contenere il volume di laminazione richiesto dalla normativa (500 mc ogni 10.000 mq di superficie impermeabile) anche nell'eventualità di evento meteorico intenso, con vasca di accumulo già piena.

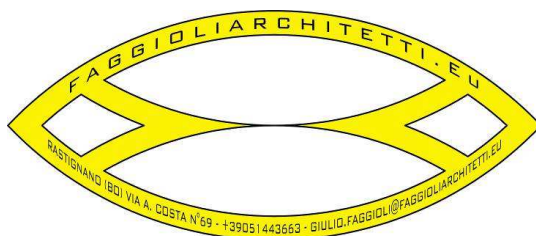
L'apporto alla laminazione del comparto di 700 mc dato dalla vasca di accumulo non può essere considerato un aumento della capacità complessiva di laminazione del sistema progettato, poiché tale contributo è variabile in base alla stagionalità, infatti sarà pari a 0 mc nella stagione secca e pari a 700 mc in quella piovosa.

Allo stesso modo, l'apporto alla laminazione da parte della vasca di sedimentazione è nullo, data la conformazione della vasca stessa: ingresso e uscita delle acque sono alla stessa quota, dunque la vasca è sempre piena e non dà contributo alla laminazione.

Rete Snam:

Il Comparto è interessato da est ad ovest da un metanodotto.

Abbiamo rilevato il tracciato precisamente in planimetria e quota altimetrica con i tecnici Snam nel mese di giugno 2020.

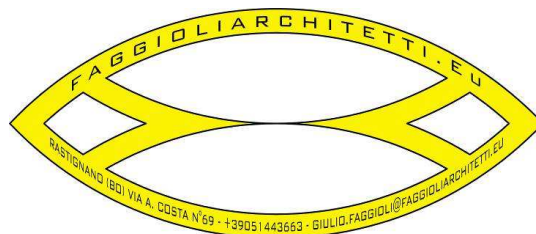


Il progetto prevede lo spostamento del metanodotto a sud del comparto. Negli attraversamenti stradali ed in altre posizioni delicate sono previsti dei tratti in protezione in modo da ottemperare sempre alle seguenti distanze:

Distanza maggiore di 3 m dal metanodotto in protezione da parte di qualsiasi manufatto.

Distanza maggiore di 10 m dal metanodotto da parte di qualsiasi manufatto.

Le superfici interessate dal metanodotto saranno oggetto di servitù e saranno sempre accessibili da operatori Snam tramite apposito cancello sulla recinzione (Tav14).



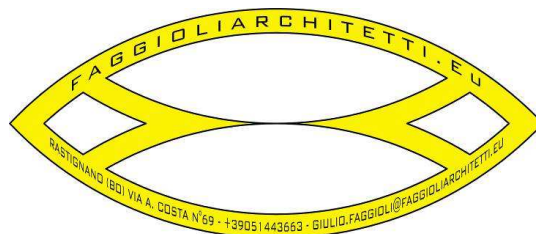
DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'ESISTENTE



Vista verso sud



Vista verso est





Confine sud ovest del comparto verso il comparto D3 22a

Data 2023 03 07

Proprietari, proponenti e soggetti attuatori:

Soggetti attuatori:

Il Progettista Arch. Giulio Faggioli

