

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 16365/2022

PROCEDURA di ValSAT art. 5, comma 7, L.R. n. 20/2000, in applicazione delle norme transitorie di cui all'art. 4, comma 4, lett. c), L.R. n. 24/2017

Istruttoria di VAS/ValSAT del Piano Urbanistico Attuativo (PUA) in variante al Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica “N8 Nord Ferrovia” del Comune di Imola.

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Comune di Imola.

PREMESSO CHE:

- in data 19/01/2022, con comunicazione in atti al PG n. 2306/2022 della CM BO, il Comune di Imola ha indetto la Conferenza di servizi decisoria sulla variante in oggetto, da effettuarsi con accelerazione del procedimento di cui all'art. 13 della L. 120/2020, in forma semplificata e in modalità asincrona, chiamando a partecipare:
 - HERA spa – Reti - Imola
 - Area Blu S.p.a.– Imola
 - ARPAE Distretto Imolese
 - AZIENDA USL di Imola
 - ATERSIR - Bologna
 - Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po
 - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
 - Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale
- in data 3/02/2022, con nota in atti al PG/2022/18150, la CM BO ha inviato al Comune di Imola una richiesta di integrazioni. Ha chiesto inoltre di acquisire anche il parere dell'Agenzia Sicurezza Territoriale e Protezione Civile, Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile Bologna.
- con nota del 9/09/2022, in atti al PG n. 55242/2022 della CM BO, il Comune di Imola ha inviato:
 - Attestazione che gli elaborati della Variante in oggetto, adottata con D.C.C. n. 257 del 16.12.2021, sono stati depositati per la libera visione dal 2.2.2022 fino al 4.4.2022 con avviso sul BURER n. 23 del 2.2.2022 e ulteriormente depositati dal 13.4.2022 al 13.6.2022 con avviso sul BURER n. 103 del 13.4.2022, presso l'Ufficio Pianificazione Urbanistica del Comune di Imola, nonchè pubblicati sul sito web del Comune.
 - Dichiarazione che entro il termine stabilito è pervenuta n. 1 osservazione
 - Atto dirigenziale n. 1721 del 7/9/2022 con pareri acquisiti allegati (comprendente proposta di controdeduzione alle osservazioni pervenute)
 - Elaborati integrativi
- in data 20/09/2022, con comunicazione in atti al proprio PG n. 57005/2022, la CM BO ha chiesto l'invio della documentazione integrativa mancante.
- in data 5/01/2023, con nota in atti al PG n. 785/2023, il Comune di Imola ha inviato ulteriore

- documentazione integrativa.
- nel periodo di deposito è pervenuta n. 1 osservazione da parte delle Ditte convenzionate proprietarie delle aree incluse nell'ambito, acquisita al prot. 11093 del 4.4.2022. L'osservazione riguarda le Norme Tecniche di attuazione (art. 4 e 10) e ha lo scopo di consentire una maggiore flessibilità nell'attuazione del PPIP, ampliando la gamma delle modifiche al progetto che non comportano necessità di Variante. Nella Determinazione conclusiva della CdS, il Comune di Imola ha espresso l'intenzione di accogliere tale osservazione.
 - con comunicazione del 1/02/2023, in atti al PG/2023/18318, la Città metropolitana ha chiesto ad ARPAE AAC Metropolitana il contributo istruttorio propedeutico al parere motivato nell'ambito delle competenze in materia ambientale previste dalla Delibera di Giunta Regionale n. 1795/2016 entro la data del 3/02/2023;

CONSIDERATO CHE:

La valutazione della sostenibilità della proposta è stata effettuata sulla base dei documenti messi a disposizione dalla Città metropolitana nel proprio cloud:

[https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/PUA_PP in formazione/IMOLA/Ambito N8 - Ferrovia Nord](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/PUA_PP%20in%20formazione/IMOLA/Ambito%20N8%20-%20Ferrovia%20Nord)

CONTENUTI DEL PIANO IN VARIANTE

Il Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica N8 Nord Ferrovia è stato approvato nel 2004. Riguarda un'area dismessa in parte di proprietà comunale e in parte privata, di notevoli dimensioni (superficie catastale mq 122.818 circa), posta tra la ferrovia Bologna-Taranto e le vie Giuseppe di Vittorio e Fanti in un'area a nord dell'urbanizzato di Imola.

Prevede uno sviluppo prevalentemente residenziale, oltre alla realizzazione di superfici a destinazione commerciale e per servizi pubblici (piscina comunale e impianti sportivi).

Nel 2008 è stata approvata una variante al PPIP (Variante 1) che ne ha modificato l'organizzazione planimetrica.

Nel 2009 l'ambito è stato individuato come "Programma di Riqualficazione Urbana N8 Nord Ferrovia" ai sensi dell'articolo 2 della Legge Regionale 19/1998.

Nel 2010 è stata approvata un'ulteriore variante (Variante 2) apportando lievi modifiche alla parte normativa e agli elaborati grafici.

Nel 2013 le Ditte private proprietarie e il Comune di Imola hanno sottoscritto la convenzione urbanistica per l'attuazione della porzione residenziale dell'ambito e delle opere di urbanizzazione, che scade il 20/05/2026 per effetto della proroga di 3 anni alle convenzioni urbanistiche intervenuta ope legis con L. 120/2020 c.d. "Decreto semplificazioni".

Nell'ambito N8 è già stata realizzata la nuova piscina comunale Ortignola, come previsto dal Piano vigente, ed è attualmente in corso di realizzazione il sottopasso ciclopedonale della ferrovia che collega il Quartiere Marconi alla nuova piscina comunale.

Nell'ambito sono collocati 3 lotti di proprietà comunale oggetto del "Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare", per l'edificazione di 38 nuovi alloggi ERS, per i quali, come da Decreto Ministeriale prot. n. 383 del 7 ottobre 2021, è stato ottenuto il finanziamento richiesto.

Invece la porzione residenziale dell'ambito non è stata attuata, sia a causa della congiuntura economica sfavorevole, sia per la presenza del magazzino comunale dismesso e di cui è prevista la demolizione perché interferisce sia con le urbanizzazioni che con i lotti residenziali in progetto.

La proposta di variante in oggetto prevede:

1. riduzione dello sviluppo delle strade pubbliche al solo prolungamento della via Fanti con uscita su via I° Maggio e al collegamento tra via Fanti e via Ortignola. Gli accessi carrabili agli edifici residenziali avvengono con una viabilità di distribuzione privata che accede direttamente alle autorimesse;
2. redistribuzione dei lotti residenziali a parità di superficie utile complessiva e ricollocazione dei lotti di spettanza del Comune di Imola in prossimità della zona sportiva/servizi, in modo da costituire uno stralcio autonomo e funzionale rispetto agli altri interventi residenziali;
3. ampliamento del lotto comunale per usi terziari/servizi con forma più regolare adeguata ad ospitare anche impianti sportivi coperti e scoperti ad integrazione della nuova piscina comunale già realizzata;
4. riduzione dei parcheggi pubblici in progetto da 9.094 mq a 8.100 mq e incremento del verde pubblico in progetto da 26.400 mq a 28.000 mq con una quota significativa posta in adiacenza alla nuova piscina comunale.

I dati urbanistici a seguito della presente variante sono quindi i seguenti:

ST = 122.818 mq

SU residenziale = 19.690 mq, di cui 6.220 mq edilizia convenzionata

Residenti previsti = 597

SU per area commerciale/servizi = 1.500 mq

Addetti previsti = 38

SU per nuovo impianto sportivo = 9.000 mq

Parcheggi pubblici = 8.100 mq di cui 4.000 mq a carico del Comune (già realizzati) e 4.100 mq a carico dei lotti residenziali

Verde Pubblico = 28.000 mq

I parametri urbanistici della proposta di variante risultano conformi alla scheda N8 dell'Allegato 1 al Tomo III del RUE, come modificata dalla Variante 5 al RUE.

Le NTA prevedono che:

- Dovranno essere realizzate le piste ciclopedonali di larghezza non inferiore a quella indicata nella tavola C1. Lungo le piste ciclopedonali devono essere piantumate essenze arboree in filari con aiuole di larghezza pari ad almeno 3 m.
- E' a carico dei lottizzanti l'adeguamento degli incroci tra via Di Vittorio e via Fanti, tra via del Lavoro e via I° Maggio e l'innesto della viabilità interna su via I° Maggio in base ad uno studio dei flussi di traffico in entrata e in uscita dall'ambito e alle indicazioni di Area Blu spa.
- I percorsi pedonali all'interno delle aree a verde pubblico dovranno essere eseguiti in elementi autobloccanti o in materiale diverso con esclusione del bitume.
- Aree di verde pubblico costituenti standard (non è conteggiata l'area adiacente via Di Vittorio in quanto sottostante all'elettrodotto a 132 KV): 28.000 mq.
- Per l'edificio magazzino comunale esistente nell'ambito e relativi manufatti di servizio si prevede la sola demolizione.
- Gli edifici di nuova edificazione sono progettati nel rispetto delle sagome di massimo ingombro indicate nella tavola C1.
- Al di fuori delle sagome di massimo ingombro potranno essere realizzati esclusivamente autorimesse interrato o seminterrate sporgenti non più di 1,2 m dalla quota del suolo adiacente, a una distanza minima dai fabbricati pari a 6 metri o in adiacenza; tale possibilità è limitata al caso in cui non sia tecnicamente realizzabile l'intera quota minima di parcheggi pertinenziali sotto l'area di sedime dell'edificio.
- La superficie scoperta dei lotti deve essere permeabile in profondità e sistemata a verde

per almeno il 15%. Tale superficie, deve essere dotata almeno di:

- 2 alberi almeno di 2^a grandezza ogni 100 mq
- 1 albero almeno di 2^a grandezza se l'area è inferiore a 100 mq.
- I posti auto scoperti devono essere pavimentati con materiali almeno parzialmente permeabili con esclusione del conglomerato bituminoso.
- Per l'intero ambito di Piano Particolareggiato HERA s.p.a. dovrà prevedere il collegamento al servizio di teleriscaldamento.
- Sul margine sud del lotto della piscina, nella fascia di verde pubblico adiacente la ferrovia e sul lato prospiciente via I° Maggio dovranno essere realizzate le barriere antirumore, come indicato nella Valutazione di impatto acustico (elaborato B2). Le modalità esecutive dovranno essere puntualizzate in sede di progetto delle opere di urbanizzazione.

Durante il periodo di deposito è pervenuta n. 1 osservazione da parte delle Ditte convenzionate proprietarie delle aree incluse nell'ambito, riguardante le Norme Tecniche di attuazione (art. 4 e 10). L'osservazione chiede di apportare alle NTA le modifiche evidenziate qui di seguito in giallo:

ARTICOLO 4 EDIFICI DI NUOVA EDIFICAZIONE DI BASE RESIDENZIALE

2. Le tipologie edilizie realizzabili sono schematicamente individuate nella tavola C2, che non si considera un elaborato prescrittivo. Il numero massimo di piani abitabili è indicato nella tabella di cui al paragrafo 3.

ART 10 MODIFICHE NON SOSTANZIALI AL PIANO PARTICOLAREGGIATO

- a) l'accorpamento così come la suddivisione e limitate variazioni al dimensionamento dei lotti nella misura max del 20% della SU e della SF individuati nella tavola C1 nel rispetto delle sagome di massimo ingombro ivi individuate per gli edifici e purchè non determinino diminuzione delle aree a standard di verde o parcheggio pubblico;
- c) la variazione della dimensione delle aree a verde e parcheggio pubblico in sede propria, con una tolleranza del 20% su ogni singola area e fermo restando il totale complessivo; tutte le modifiche che si renderanno necessarie in sede esecutiva per adeguamenti allo stato di fatto, alle reali situazioni catastali ed in generale allo stato di fatto;
- f) modifiche al posizionamento o al numero delle cabine elettriche o di servizio alla rete, dei dispositivi antirumore, del teleriscaldamento, a seguito di esigenze tecniche espresse dall'ente gestore;
- g. la modifica delle tipologie dei fabbricati di progetto;
- h. in generale, modifiche ai tracciati e alle caratteristiche delle reti tecnologiche e dei manufatti ad esse funzionali, di concerto con l'Ente gestore.

Nella Determinazione conclusiva della CdS, il Comune di Imola ha espresso l'intenzione di accogliere l'osservazione di cui sopra "al fine di garantire una maggiore flessibilità nell'attuazione del Piano ed evitare procedure di variante per aspetti non rilevanti dal punto di vista urbanistico, in considerazione della significativa consistenza delle previsioni edificatorie e del coinvolgimento di soggetti sia pubblici che privati".

ADEGUATEZZA DELLA DOCUMENTAZIONE

Anche a seguito delle integrazioni fornite, la documentazione non risulta adeguata ad individuare e valutare la significatività degli impatti su alcune matrici. In particolare:

- Una linea elettrica aerea corre a nord parallelamente al comparto. Non sono state fornite informazioni sulle caratteristiche dell'elettrodotto, né valutate le DPA.
- Non è stata specificata la presenza o meno di sorgenti elettromagnetiche ad alta frequenza.
- I valori utilizzati per valutare la qualità dell'aria risalgono al 2013. Il documento di Valsat non

contiene stime né delle emissioni prodotte dall'intervento, né della capacità di compensazione attribuita alla fascia verde.

- La planimetria di progetto aggiornata non riporta la rotatoria tra via Di Vittorio, via I° Maggio e via del Lavoro da realizzare a carico dei soggetti attuatori.
- La Documentazione previsionale di clima acustico, anche nella versione integrata, presenta varie carenze che non sono state risolte, come evidenziate da ARPAE Distretto Imolese.
- La dimostrazione della compatibilità dell'intervento in relazione alla pericolosità idraulica (P2 relativa al reticolo secondario) è stata rimandata alla fase di Permesso di Costruire.
- Non sono state fornite informazioni né valutazioni sugli impatti dell'Area commerciale e servizi (1.500 mq di SU con possibilità di realizzare una superficie di vendita massima di 1.300 mq), né su quelli dell'area sportiva.
- In risposta alla richiesta di integrazioni sul traffico è stato fornito lo studio del traffico del POC 2017, di scarsa utilità per la valutazione del solo comparto N8 in oggetto.

La variante in oggetto rappresenta la terza modifica al PPIP originariamente approvato. La motivazione della presente variante è data dalla volontà di contenere i costi delle urbanizzazioni e di favorire una migliore distribuzione e funzionalità delle dotazioni di verde pubblico.

Non è possibile dare atto dei contenuti del provvedimento conclusivo della procedura di ValSAT del PPIP vigente in quanto tale provvedimento non è stato fornito.

MONITORAGGIO

Sulla base delle peculiarità dell'intervento gli indicatori individuati per il monitoraggio ambientale dell'ambito in esame sono i seguenti:

ACQUE SOTTERRANEE E ACQUE SUPERFICIALI	
Indicatore	Funzionalità dei sistemi di gestione delle acque meteoriche.
Obiettivo ambientale di riferimento	Verificare la corretta funzionalità dei sistemi di gestione delle acque meteoriche.
Obiettivi correlati	Garantire i volumi richiesti di laminazione, evitare sovraccarichi alla pubblica fognatura.
Periodicità di aggiornamento	Una volta l'anno.
Metodologia	Verifica della funzionalità di tutti i sistemi previsti dal progetto per garantire l'invarianza idraulica. Si eseguiranno verifiche di controllo dei principali elementi quali ad esempio: manufatti scolmatori e sfioratori, condotte di troppo pieno, pompe di sollevamento, filtri, ecc.
Soglie di riferimento	Invarianza idraulica. Verifica di non aggravio del rischio alluvioni.

MOBILITÀ, VIABILITÀ E TRAFFICO

Indicatore	Traffico indotto residenti.
Obiettivo ambientale di riferimento	Rispetto di quanto valutato nell'analisi trasportistica in merito ai nuovi flussi di traffico prodotti dalla urbanizzazione.
Obiettivi correlati	Valutazione efficienza della rete infrastrutturale esistente, della sua connessione e l'effettivo utilizzo degli altri sistemi di spostamento.
Periodicità di aggiornamento	Al termine di tutti i lavori di costruzione e di sistemazione delle rispettive aree cortilive.
Metodologia	Conteggio dei veicoli in ingresso/uscita dal comparto.
Soglie di riferimento	Previsioni dell'analisi trasportistica con microsimulazioni eseguite e alla consistenza dei flussi di traffico previsti.

RUMORE

Indicatore	Livelli assoluti di immissione sonora.
Obiettivo ambientale di riferimento	Garantire la compatibilità acustica dei nuovi insediamenti con quanto previsto dalla classificazione acustica di piano.
Obiettivi correlati	Riduzione livelli di inquinamento acustico connessi all'intervento.
Periodicità di aggiornamento	Al termine di tutti i lavori di costruzione e di sistemazione delle rispettive aree cortilive.
Metodologia	Misura dei livelli d'immissione in un periodo di riferimento diurno e notturno da eseguire in conformità al D.M. 16/03/98.
Soglie di riferimento	Previsioni della valutazione di clima acustico: Livelli assoluti di III classe < 65 dBA per il riferimento diurno, < 55 dBA per il notturno.

RIFIUTI, TERRE E ROCCE DA SCAVO

Indicatore	Misurazione delle quantità di materiale riutilizzato in loco e livello qualitativo dei terreni.
Obiettivo ambientale di riferimento	Prevedere la riduzione della produzione di nuovi rifiuti da scavo durante la costruzione, valutando la possibilità di riutilizzare i terreni in loco.
Obiettivi correlati	Riutilizzare in loco i materiali per evitare la produzione dei rifiuti.
Periodicità di aggiornamento	Al termine di tutti i lavori di costruzione e di sistemazione delle rispettive aree cortilive.
Metodologia	Analisi delle terre da scavo per la verifica dell'eventuale riutilizzo in sito dei materiali di scavo (Dlgs 152/2006 e DPR 120/2017).
Soglie di riferimento	Limiti prefissati dal DPR 120/2017.

EFFETTI INDOTTI SULL'AMBIENTE DALL'IMPLEMENTAZIONE DEL PIANO

La porzione prevalente di ambito destinata alla realizzazione di residenze non è stata attuata e nella zona centrale con accesso da via Fanti è ancora presente l'ex magazzino e archivio comunale dismesso, per il quale il piano particolareggiato prevede la demolizione.

La zona si presenta incolta in corrispondenza dell'ex isola ecologica di Hera dove permangono piazzali in cemento da demolire.

L'ambito è già parzialmente interessato da sottoservizi esistenti (acqua, fognatura, teleriscaldamento) nella zona di via Fanti.

Per i nuovi edifici residenziali è previsto un numero massimo di piani abitabili = 4.

Al di fuori delle sagome di massimo ingombro potranno essere realizzati esclusivamente autorimesse interrate o seminterrate sporgenti non più di 1,2 m dalla quota del suolo adiacente, a una distanza minima dai fabbricati pari a 6 metri o in adiacenza.

Le utilizzazioni consentite per gli edifici di base residenziale sono:

- a1) abitazioni ordinarie;
- b3) studi professionali anche ambulatoriali e uffici assimilati, esclusivamente al piano terra o rialzato, se dotati di ingresso indipendente:

Nel lotto indicato come "Area commerciale e servizi" è consentita l'edificazione di edifici di base specialistica nel rispetto della sagoma di massimo ingombro indicata nella tavola C1 e nel rispetto dei seguenti parametri:

- Su massima 1.500 mq, Sa massima 900 mq; S.E.T. massima 2.400 mq
- altezza massima 13,5 m;
- piani fuori terra 4;

ARIA

Per il PGQA, l'area ricade nell'agglomerato Imola R7.

Il documento di Valsat riporta valori sulla qualità dell'aria risalenti al Quadro conoscitivo del PAIR, riferiti agli anni 2010 e 2013.

L'attuazione del comparto in oggetto, prevede la realizzazione di un complesso residenziale che, per la componente in esame si manifesterà con un incremento dei veicoli circolanti, nelle due fasce orarie di punta AM (07:30-08:30) e PM (17:00 18:00), dell'ordine rispettivamente di 200/250 veicoli equivalenti/ora, corrispondente indicativamente a un incremento dell'ordine del 75,10 - 88,15% rispetto agli attuali volumi di traffico.

Il riscaldamento e raffrescamento dei nuovi edifici avverrà con il collegamento alla linea di teleriscaldamento esistente su via Di Vittorio.

Il progetto prevede la realizzazione di un'ampia fascia verde di mitigazione ambientale, realizzata a ridosso delle aree di proprietà, a compensazione delle emissioni di CO2 dell'intera zona nell'ottica di contenere, se non ridurre, i livelli delle emissioni prodotte dai nuovi edifici.

Il documento di Valsat non contiene stime né delle emissioni prodotte dall'intervento, né della capacità di compensazione della fascia verde.

TRAFFICO E ACCESSIBILITA'

L'area si collega con le vie Di Vittorio e 1° Maggio.

Il livello prestazionale attuale della porzione di rete presa in esame risulta, in termini complessivi, generalmente adeguato/accettabile.

Allo stato attuale, le strade locali marginali poste nell'intorno del futuro intervento sono dotate di camminamenti pedonali protetti e/o marciapiedi

Con il sottopasso alla linea ferroviaria è inoltre possibile:

- accedere alla zona centrale;
- mettere in comunicazione il nuovo insediamento con le strutture scolastiche e il centro storico cittadino;
- riconnettersi con la tratta esterna della via Emilia verso Bologna o Fenza o ancora, verso la via Selice, per connettersi con l'Autostrada A14 e, da questa, raggiungere Bologna o

Ancona.

In risposta alla richiesta di integrazioni è stata prodotta una Relazione sul traffico, nella quale viene specificato che la Variante 3 al Piano apporta le seguenti modifiche alla viabilità:

- Viabilità interna: viene inserito un accesso alla mano (svolte solo a destra) su via 1° Maggio al fine di semplificare i tragitti di accesso al centro storico e di ingresso con provenienza da nord e al fine di dare una seconda uscita alternativa a via Di Vittorio per l'intero ambito. Restano invariati l'accesso sulla via Di Vittorio e sulla via Ortignola. Lo sviluppo della viabilità di distribuzione interna viene ridotto, eliminando il ramo che divideva la zona dei servizi sportivi dalla zona residenziale.
- Viabilità esterna: viene prevista a carico dei soggetti attuatori la realizzazione di una rotatoria, esterna all'ambito, tra via Di Vittorio, via 1° Maggio e via del Lavoro che porta effetti migliorativi all'efficienza della rete complessiva.

E' stato inoltre fornito lo studio complessivo del traffico nel comparto a nord della ferrovia eseguito in fase di redazione del POC (2017), con la precisazione che rispetto a tale previsione, viene attuato per primo l'ambito N8, mentre gli altri ambiti di trasformazione residenziale (AR.2, AR.3, AR.4, AR.5, AR.6, AR.7) saranno attuati solo in seguito all'eventuale recepimento nel PUG.

Per la redazione di questo studio Areablu ha effettuato, nel mese di maggio 2017, i seguenti rilievi di traffico manuali relativi alle ore di punta del mattino e della sera nei principali nodi viari nell'intorno e precisamente nelle seguenti sezioni:

1. Intersezione semaforizzata via Del Lavoro/Di Vittorio/I Maggio
2. Rotatoria via Del Lavoro/Serraglio

Il funzionamento della rete nel suo assetto attuale (stato di fatto) e negli assetti futuri è stato riprodotto utilizzando un modello di microsimulazione del traffico.

Sulla base dei conteggi di traffico sono state ricostruite le seguenti matrici o/d:

- Matrici o/d veicoli leggeri (moto, auto e furgoni) - ora di punta del mattino e della sera
- Matrici o/d mezzi pesanti – ora di punta del mattino e della sera

Il modello è stato calibrato con le informazioni su flussi di traffico alle intersezioni e sulle effettive condizioni di circolazione (i.e. presenza e lunghezza delle code).

Per la verifica delle ipotesi progettuali è stato utilizzato il modello di simulazione ipotizzando in tutti i casi un prolungamento di via Don Sturzo fino all'intersezione con via Togliatti, prolungamento che non rientra nella rete qui modellizzata

Per tenerne conto si è ricorso alle valutazioni svolte per il PSC, effettuate utilizzando un modello di macro simulazione di area vasta, cioè in grado di apprezzare l'effetto di redistribuzione del traffico conseguente a un tale intervento. Da tali valutazioni si è in particolare potuto stabilire che la realizzazione del nuovo itinerario comporterà una riduzione di circa 80 veicoli lungo l'asse Di Vittorio-Del Lavoro in ora di punta sia del mattino che della sera.

La domanda attuale è stata incrementata con il traffico generato dai nuovi carichi urbanistici:

Dalla simulazione effettuata si evidenzia che, in assenza di interventi, la rete stradale non appare più in grado di far defluire tutti i veicoli simulati. Nella maggior parte degli esperimenti effettuati (5 su 5 al mattino e 3 su 4 alla sera) il livello di congestione simulato è tale da causare accodamenti che si estendono a tutta la rete e non vengono smaltite entro l'ora di simulazione.

Lo studio evidenzia che la condizione per rendere compatibile la rete viaria con i nuovi carichi urbanistici previsti nei diversi ambiti, è il prolungamento di via don Sturzo, dall'incrocio con via Selice fino a via 1° maggio, che consente di ottenere un significativo alleggerimento della domanda sulle relazioni est-ovest.

Risulta inoltre positiva, anche se non indispensabile, la sostituzione del semaforo I Maggio/

Lavoro/ Di Vittorio con una rotatoria.

RUMORE

Secondo il vigente piano di classificazione acustica del Comune di Imola, allo stato attuale l'area ricade quasi interamente in classe III. Allo stato di progetto, conformemente al tessuto edificato, rimarrà nella stessa classe acustica III (area residenziale) con limiti massimi assoluti di immissione sonora pari a 60,0 dB (A) e 50,0 dB (A) [rispettivamente: tempo di riferimento diurno (06.00-22.00) e notturno (22.00-06.00)].

Analogamente, per la presenza della linea ferroviaria, la classe acustica è IV con limiti massimi assoluti di immissione sonora pari a 65,0 dB (A) e 55,0 dB (A) con gli stessi tempi di riferimento.

A questo devono aggiungersi le "Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie - DPR 459/98" con le due fasce A e B.

Quest'ultima (B) interessa l'intero comparto.

Al fine di rispettare la compatibilità acustica dell'intervento si è proceduto già nella fase preliminare, ad adottare una serie di accorgimenti progettuali quali:

- l'orientamento degli edifici; la distribuzione degli usi e la posizione delle bucatore sono pensati con l'obiettivo di minimizzare l'esposizione alle sorgenti di rumore;
- coibentazione delle murature esterne e nelle pareti vetrate dei fabbricati;
- eliminazione degli affacci (usi sensibili e non) sulle pareti rivolte alla viabilità;
- inserimento di recinzioni verdi con funzione di migliore inclusione paesaggistica dell'intervento che svolgono, per le caratteristiche tipologiche specifiche, anche funzione di schermatura acustica;
- realizzazione di una pannellatura fonoassorbente, di 10,00 metri di altezza, fra la linea ferroviaria e i primi fabbricati;

La Relazione acustica riporta che la rumorosità dell'area è generata in prevalenza dalle infrastrutture, sia stradali che ferroviarie. Il lotto confina direttamente con via 1°Maggio, infrastruttura con funzione di collegamento tra centro città e tutta l'area produttiva (commerciale ed industriale) sviluppata in direzione dell'autostrada A14. Il traffico è concentrato in periodo diurno, ma dall'analisi del rilievo fonometrico riportata al cap. 6, è evidente che anche in periodo notturno il rumore non è del tutto trascurabile.

A Sud è presente l'asse ferroviario Bologna-Rimini, dotato di un flusso complessivo medio di 165 convogli/giorno con un misto di treni passeggeri, treni merci e ad alta velocità. I merci, con maggior energia sonora sono concentrati in periodo notturno compensando come impatto acustico il minor numero di transiti. La linea ferroviaria genera quindi mediamente un impatto simile in entrambi i periodi di riferimento.

Alla distanza di 500 m si trova ad Est via Selice, che rappresenta il collegamento principale tra centro città, l'area produttiva e la rete autostradale. Il flusso veicolare è molto intenso in periodo diurno, ma anche in periodo notturno presenta sempre un flusso notevole.

Successivamente alla presentazione della prima Relazione acustica, Arpae APAM ha espresso un parere di non conformità acustica con le seguenti osservazioni:

- non si concorda con l'approccio seguito dal tecnico in acustica, che si è posto l'obiettivo di verificare presso i futuri ricettori abitativi il rispetto dei valori limite delle fasce di pertinenza ferroviarie, in contrasto con quanto previsto dalle NTA della Classificazione acustica comunale, che chiedono il rispetto della Classe III a prescindere dalla presenza delle fasce di pertinenza ferroviaria.
-

La caratterizzazione acustica dello stato di fatto ha previsto monitoraggi di 24 e 48 ore in corrispondenza delle principali infrastrutture di trasporto stradali (Via I Maggio, Via Selice, Via di Vittorio) e della linea ferroviaria Bologna – Rimini; per quanto concerne Via I Maggio e Via Selice sono state utilizzati monitoraggi acustici eseguiti nel 2016, mentre per Via di Vittorio e la linea Ferroviaria vengono riportati gli esiti dei monitoraggi acustici eseguiti nel mese di luglio 2020.

Le misure 2016 risultano pertanto datate e non viene data motivazione attestante la loro attuale rappresentatività, mentre per quanto riguarda la misure su Via di Vittorio eseguita nel mese di luglio 2020 si osserva che la stessa è riferita ad un periodo di scarsa rappresentatività del traffico stradale causa la pandemia Covid 19.

- sono state eseguite simulazioni dello stato di progetto ipotizzando la realizzazione di uno schermo acustico a protezione del rumore ferroviario. Non sono state fornite informazioni sulla lunghezza di questo manufatto.

I risultati delle simulazioni effettuate evidenziano, anche nello scenario 2, ovvero con rilevato in terra più barriera alta 4 metri, quindi con uno schermo acustico di altezza complessiva pari a 7,5 metri, livelli di pressione sonora ai futuri ricettori abitativi, sensibilmente superiori al valore limite di immissione assoluto di Classe III, con superamenti anche di 10 dB(A) in periodo notturno.

In risposta al parere acustico negativo di ARPAE Distretto Imolese, la Relazione acustica è stata aggiornata (rev. 01 del 31/05/2022).

Nella Relazione aggiornata vengono riconfermate le misure fonometriche già presentate, con la seguente motivazione: *“In relazione ai rilievi fonometrici, si specifica che l’unica infrastruttura che determina superamenti dei limiti di classe III è la linea ferroviaria, il cui flusso si ritiene rappresentativo anche nel luglio 2020 quando è stato effettuato il rilievo fonometrico”*.

Inoltre viene dichiarata una leggera modifica alla posizione di alcuni lotti, che però, come rilevato da ARPAE Distretto Imolese nel secondo parere espresso, appare poco significativa dal punto di vista dell’esposizione dei futuri recettori alle sorgenti sonore.

Viene riportato che è prevista da parte di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) una barriera nei tratti in adiacenza alla lottizzazione N8 come indicato nel progetto fornito dal comune denominato “Opere di risanamento acustico – 1° fase di attuazione del piano redatto ai sensi del D.M. ambiente 29/11/2000” Comune di Imola codice intervento 037032010 – 037032016.

Il progetto prevede nel lato Sud Ovest (lato centro Imola) una barriera di altezza 6 m lato Bologna e 10 m lato Faenza. Prevede inoltre nel lato Nord Est (lato autostrada) una barriera di altezza 3 m lato Bologna fino alla piscina Ortignola.

La Relazione acustica riporta che con la Variante in oggetto si prevede di allungare, d’accordo con la committenza, la barriera comprendendo anche la parte della piscina Ortignola e coprendo tutto il lotto N8 per uno sviluppo in altezza di 10 m e in lunghezza di circa 480 m. In tal modo non è più necessaria la barriera sovrapposta al terrapieno indicata nella prima versione del documento.

Non vengono però fornite informazioni in merito alle tempistiche dell’intervento di RFI.

Le dimensioni e le caratteristiche della prevista barriera fonoassorbente sono:

- altezza h 10,00 m misurata dal livello 0.00 di progetto, che corrisponde alla quota della strada e al piano di campagna dei fabbricati (vedasi la sezione C-C dell’elaborato grafico);
- si sviluppa per tutto il lato sud dell’ambito N8 per una lunghezza di circa 480 m comprendendo anche la parte della piscina Ortignola;
- la distanza dai fabbricati è stata indicata in planimetria. I fabbricati più vicini si trovano a circa 20 m dalla barriera.

E’ stato inoltre specificato che nella valutazione di clima acustico il rilievo fonometrico effettuato per la caratterizzazione della via di Vittorio è stato effettuato a una distanza di circa 90 m dal parcheggio a servizio della piscina; pertanto in tale rilievo è compreso anche il contributo del rumore del traffico indotto dal parcheggio.

L'analisi dell'impatto acustico è stata eseguita con il software previsionale di calcolo SoundPlan. Il modello è stato implementato inserendo dapprima gli edifici esistenti, considerando le altezze degli edifici e la tipologia di materiali con cui sono costruiti. Successivamente sono state inserite le infrastrutture stradali per la valutazione del clima acustico attuale. Le infrastrutture sono state calibrate sulla base dei risultati dei rilievi fonometrici. Successivamente sono stati inseriti gli edifici in progetto. Sono stati posizionati dei ricevitori ad 1 m dalle facciate per valutare la presenza delle aperture relative ad ambienti sensibili. Per la simulazione del rumore di progetto sono state utilizzate le stesse sorgenti sonore dello stato attuale. Sono stati inseriti gli sviluppi massimi degli edifici di progetto con una barriera alla linea ferroviaria alta 10 m. Dal momento che i risultati contengono il contributo della riflessione sulla facciata stessa, si considerano verificati i ricevitori fino a 3 dB superiore al limite di legge. Le simulazioni così effettuate mostrano il permanere di superamenti dei limiti di Classe III nel periodo notturno presso alcuni recettori. Per risolvere tali superamenti la relazione acustica suggerisce che in generale nelle facciate è possibile ridurre l'energia sonora incidente inserendo elementi di discontinuità quali balconi, logge, tettoie o facciate terrazzate.

SUOLO E SOTTOSUOLO

La morfologia dell'area è quella tipica delle zone alluvionali. La configurazione del territorio è stata determinata da processi deposizionali fluvio torrentizi che hanno agito in un quadro morfologico evolutivo caratterizzato da deposito e successiva incisione dei sedimenti lasciati dai corsi d'acqua. Il corso d'acqua principale è il Santerno.

L'area è classificata dal PTM tra le Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura, Zona B.

A questo proposito il documento di Valsat integrato precisa che *“non vi sono piani interrati; il livello più basso è il piano terra, occupato dai garage, che si trova alla stessa altezza della strada da cui si accede e che segue l'andamento naturale del terreno”*.

Proprio per questo, avendo posto la quota 0.00 sulla via Fanti in prossimità della rotatoria, partendo dagli edifici più vicini alla Piscina e procedendo in direzione Ovest, i piani terra si trovano alle quote: +0.00 / -0.20 / -0.30 / -1.00.

Analogamente, gli edifici posti a sud della pista ciclabile seguono l'andamento della strada ovvero quella del terreno e si trovano alle quote: +0.40 / -0.40; il tutto come meglio individuato sulla tavola C1.

Per quanto riguarda l'eventuale presenza di inquinanti nel suolo, il documento di Valsat integrato precisa che l'attività precedente era quella di un piccolo macello dove tutto il materiale derivante dalla macellazione era raccolto e utilizzato e non oggetto di smaltimento se non nelle forme di legge e, comunque, non nel sottosuolo, per cui il terreno non abbisogna di alcuna bonifica (se non la rimozione della pavimentazione rimasta con opportuno depaving).

La rete fognaria, per la raccolta e lo smaltimento delle acque bianche e nere, è separata. Nel dettaglio:

- le prime (le bianche) verranno raccolte, opportunamente regimentate e convogliate, nel rispetto del principio di invarianza idraulica, così come avviene per l'area residenziale adiacente, andranno a scaricare nello scolo Gambellara, previa l'autorizzazione del Consorzio della Bassa Pianura Ravennate e previa la formazione di un adeguato e calcolato bacino di laminazione;
- le acque nere di origine antropica verranno direzionate, tramite apposita condotta, verso il collettore fognario pubblico esistente posto sulla via 1° Maggio, che è risultato adeguato

allo scopo

ACQUE

L'idrografia superficiale primaria è rappresentata dal torrente Santerno, che sviluppa il proprio corso a est dell'area in esame e, comunque, a notevole distanza dall'area

Per l'intervento in questione il PGRA prevede uno scenario di pericolosità P2 – alluvioni poco frequenti.

A seguito di richiesta di integrazioni è stata esplicitata l'impermeabilizzazione prevista:

- Superficie territoriale porzione residenziale (St) = 98.600 mq
- Superficie impermeabile esistente = circa 22.420 mq
- Superficie impermeabile in progetto = circa 53.500 mq
- Superficie da "laminare" = circa 31.080 mq
- Superficie permeabile in progetto = $98.600 - 53.500 = 45.100$ mq.

In risposta alla richiesta di integrazioni è stata prodotta una Relazione sulla compatibilità idraulica.

La Relazione specifica che:

- l'area in oggetto rientra nel bacino dello scolo Gambellara. Tale canale è di competenza del Consorzio soltanto 2 km più a valle dopo l'incrocio con la via Lasie. Il tratto lungo via I° Maggio è stato tombato nei decenni passati e dismesso dal Consorzio di Bonifica. Oggi questo tratto fa parte del sistema fognario gestito da HERA. L'inizio del tratto a cielo aperto dello scolo Gambellara è posto inoltre a circa 10 m di quota inferiore rispetto alla zona di intervento.
- Il Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale, con PEC del 14/12/2022, ha comunicato che l'area in oggetto risulta essere caratterizzata da una media probabilità di inondazione da reticolo secondario di pianura (P2), per tempi di ritorno critici compresi tra 50 e 100 anni e che per detti tempi di ritorno si ritiene che possano verificarsi esondazioni, derivanti dalla rete idraulica consortile, con un tirante d'acqua di 20 cm rispetto alla quota del piano stradale di Via Giuseppe di Vittorio.
- Le strade in progetto nell'ambito di progettazione unitaria N8 sono previste ad una quota compresa tra 43 e 42 m s.l.m. Solo il parcheggio adiacente a via I° Maggio avrà delle zone a quota 41 m s.l.m.. La via I° maggio è a quota 39.3 m s.l.m.. Quindi tutte le nuove strade saranno ad una quota superiore di 2.5 – 2.7 m rispetto a via I° maggio. Le strade di urbanizzazione costituiranno un piano inclinato con pendenza da ovest ad est e sud a nord. La zona più depressa nei dintorni è il sottopasso ferroviario di via I° maggio e successivamente l'asse stradale di via I° maggio con pendenza da sud verso nord. Pertanto nel caso di eventi eccezionali per i quali l'ufficiosità della rete fognaria esistente risulti insufficiente si potranno avere degli allagamenti localizzati in particolare nel sottopasso ferroviario di via I° Maggio e lungo l'asse stradale di via I° maggio e nelle aree adiacenti a quote comparabili a quelle della strada.
- Per ridurre il potenziale danneggiamento dei beni e delle strutture di progetto, è stata scelta una quota del piano abitabile sopraelevata rispetto al terreno. La quota minima del piano abitabile è a quota +2.10 m rispetto alla quota zero considerata per l'urbanizzazione. Tale quota è superiore di almeno 1.70 m rispetto a via Di Vittorio.
- Vista la presenza di piani seminterrati adibiti a garage e cantine, come richiesto dal punto a.2 dell'art. 5.2 della DGR 1300 al fine della riduzione del danneggiamento di beni e strutture in caso esondazioni sia rispetto al reticolo principale (fiume Santerno) che secondario (scoli consorziali):
 - saranno previste scale e rampe interne di collegamento tra il piano dell'edificio potenzialmente allagabile e gli altri piani;
 - gli impianti elettrici siano realizzati con accorgimenti tali da assicurare la continuità

del funzionamento dell'impianto anche in caso di allagamento;

- Le nuove opere di urbanizzazione avranno la fognatura per acque meteoriche adeguatamente dimensionata per raccogliere tutte le acque interne in modo da mantenere invariato il rischio di allagamento per le abitazioni adiacenti, esterne all'area di intervento a cui sarà garantito lo smaltimento delle acque nelle modalità attuali.
- In via Fanti è già esistente una fognatura per acque miste costituita da un ovoidale 600x900 con pendenza di circa lo 0.5% in cui saranno inviate parte delle acque meteoriche non laminate. Anche il parcheggio adiacente a via I° maggio non sarà laminato per problemi di compatibilità delle quote. Infatti, il parcheggio si trova ad una quota inferiore rispetto al resto della lottizzazione.
- Il totale della superficie territoriale è di 98.600 mq = 9.86 ha. In questa superficie è compresa un'area impermeabile esistente (già interessata da trasformazioni edilizie) di 22.510 mq = 2.25 ha. Il verde pubblico in progetto è di 30.937 mq=3.09 ha a cui si aggiungono i 13700mq = 1.37 ha di area verde nella zona nordovest.

Il calcolo della volumetria della laminazione risulta:

$$\circ (9.86 - 2.25 - 3.09 - 1.37) \times 500 = 1.575 \text{ mc}$$

Il volume di progetto della vasca è 1.575 mc, che saranno realizzati nell'area adiacente alla ferrovia, con quota massima dell'acqua compatibile con lo smaltimento delle acque meteoriche nelle aree a quota più bassa dei percorsi.

Il tecnico estensore della Relazione idraulica conclude che "si può affermare che l'intervento in oggetto è compatibile con gli strumenti di pianificazione esaminati".

ELETTROMAGNETISMO

Una linea elettrica aerea corre a nord parallelamente al comparto.

E' stata fornita la Tav di PSC che riporta il tracciato di tale linea aerea.

Non sono state fornite informazioni sulle caratteristiche dell'elettrodotto né valutate le DPA.

Nella planimetria di progetto è disegnata una distanza di prima approssimazione dell'elettrodotto che lambisce il lotto H.

Il documento di Valsat dichiara che "Allo stato attuale della progettazione non sono valutabili interazioni negative fra la componente ambientale in analisi e le previsioni urbanistiche del Piano."

PAESAGGIO E VERDE.

Il paesaggio dell'area urbana di Imola, rientra all'interno dell'Unità di Paesaggio 7 - Pianura Romagnola, per la quale la Regione l'ha così classificata. Mentre il PTCP la definisce UdP n. 6 Pianura Imolese.

L'area oggetto di urbanizzazione attualmente presenta alcune aree pavimentate in asfalto e/o cemento e ampie aree incolte con vegetazione spontanea.

La normativa vigente in materia di paesaggio per l'area non presenta vincoli o interventi di valorizzazione adeguate alle peculiari qualità, sia attuali che potenziali, per cui non esiste nulla da salvaguardare del paesaggio (nella interrelazione tra fattori naturali e azioni umane).

La realizzazione degli spazi destinati a verde pubblico e privato, avrà come caratteristica la connessione ecologico/paesaggistica tra i nuovi edifici e il contesto esistente delle aree presenti intorno al comparto.

La progettazione dell'area verde garantisce la salvaguardia e la valorizzazione del sistema del "verde pubblico" (corridoio ecologico) esistente e di progetto.

L'inserimento paesaggistico sarà inoltre garantito da una progettazione dei nuovi edifici con le

diverse tipologie: dalle quadrifamiliari alle schiere, dalle multipiano alle torri, ma con non più di 4 piani. Questi saranno particolarmente curati sia nel disegno urbanistico sia in quello architettonico oltre, naturalmente, a un corretto uso/utilizzo dei materiali.

Le aree verdi sono distinte tra quelle pubbliche (la cui realizzazione è disciplinata dal RUE, nel TOMO III, All. A, art. 5), e quelle private (RUE, TOMO III, All. 5) nonché quanto previsto agli Artt. 3.2.1 e 3.4.6 del TOMO III delle NTA).

Gli alberi, opportunamente distanziati, saranno quelli previsti dalle norme di cui sopra e distinti tra quelli collocati nella fascia di ambientazione, quelli a protezione a ridosso dei confini di proprietà e quelli per l'ombreggiamento in adiacenza ai posti auto pertinenziali.

Tutti gli interventi (pubblici e privati) dovranno tendere a un complesso immerso nel verde nell'ottica di avere un "sistema verde" in sinergia con il territorio urbano, in un corridoio ecologico.

Il sistema vegetazionale, in virtù di un'attenta selezione di essenze (che dovrà essere approfondita nelle successive fasi della progettazione), potrà contribuire a contenere le emissioni di inquinanti di CO2 provenienti prevalentemente dai flussi veicolari generati non tanto dai nuovi edifici quanto dall'intero complesso.

Le analisi del quadro di riferimento programmatico dimostrano che l'area oggetto di intervento è completamente esclusa da percorsi o aree con valenza ecologica o naturalistica. Inoltre le possibili zone protette e le aree appartenenti alla Rete Natura 2000 sono a notevole distanza dell'area oggetto di Piano.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale:

HERA spa – Reti - Imola (PG n. 55242/2022 della CM BO) esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso. Segnala la presenza di una rete di teleriscaldamento a meno di 1.000 m dall'area dell'intervento in progetto e ricorda l'obbligo per gli attuatori di predisposizione delle opere murarie ed impiantistiche necessarie al collegamento alla rete di teleriscaldamento.

Area Blu S.p.a.– Imola (PG n. 55242/2022 della CM BO) esprime parere favorevole condizionato alla risoluzione delle seguenti criticità:

- Realizzazione della rotatoria all'intersezione via Del lavoro - Primo Maggio
- Al fine di garantire la sicurezza stradale lungo l'asse di distribuzione nel comparto, deve essere istituita la zona residenziale con velocità massima ai 30 Km/h e quindi prevedere la sosta alternata con lo sfalsamento dei parcheggi lungo i lati dell'asse.
- L'accesso al comparto da via Primo Maggio deve avvenire solo con svolte a destra, e così anche l'uscita.
- La Segnaletica verticale installata deve essere in alluminio 25/10 con pellicola classe 2
- La Segnaletica orizzontale deve essere eseguita in vernice bicomponente
- I cordoli posti in opera dovranno essere in granito 15x25 con spigolo arrotondato
- Nel pacchetto di fondazione stradale occorrono sempre cm. 30 di stabilizzato
- Le caditoie per la raccolta delle acque meteoriche vanno posizionate sempre all'esterno delle strade, vero i cordoli e devono essere di tipo Selecta
- I marciapiedi devono essere eseguiti con getto di calcestruzzo finito con il tappeto di usura
- L'impianto delle alberature deve essere effettuato secondo le specifiche in allegato 1

ARPAE Distretto Imolese ha espresso tre pareri.

Nel primo parere (PG n. 14399/2022 del 28/04/2022 del Comune di Imola) in relazione alla valutazione della matrice rumore, ARPAE rileva che:

1.

La caratterizzazione acustica dello stato di fatto ha previsto monitoraggi di 24 e 48 ore in corrispondenza delle principali infrastrutture di trasporto stradali (Via I Maggio, Via Selice, Via di Vittorio) e della linea ferroviaria Bologna – Rimini; per quanto concerne Via I Maggio e Via Selice sono state utilizzati monitoraggi acustici eseguiti nel 2016, mentre per Via di Vittorio e la linea Ferroviaria vengono riportati gli esiti dei monitoraggi acustici eseguiti nel mese di luglio 2020.

Le misure 2016 risultano pertanto datate e non viene data motivazione attestante la loro attuale rappresentatività, mentre per quanto riguarda la misure su Via di Vittorio eseguita nel mese di luglio 2020 si osserva che la stessa è riferita ad un periodo di scarsa rappresentatività del traffico stradale causa la pandemia Covid 19.

Per la determinazione dei livelli di pressione sonora attesi presso i ricettori presenti e futuri è stato utilizzato il software previsionale SOUNDPLAN 8.2 previa una taratura dello stesso che risente tuttavia delle perplessità sopra riportate.

2.

Oltre allo stato di fatto sono state eseguite due diverse simulazioni dello stato di progetto ipotizzando la realizzazione di uno schermo acustico a protezione del rumore ferroviario, così definito:

1. rilevato in terra di altezza pari a 3,5 metri più barriera acustica fonoassorbente di ulteriori 2 metri di altezza;
2. rilevato in terra di altezza pari a 3,5 metri più barriera acustica fonoassorbente di ulteriori 4 metri di altezza;

Non vengono fornite informazioni sulla lunghezza del suddetto manufatto.

I risultati delle simulazioni effettuate evidenziano, anche nello scenario 2, ovvero con rilevato in terra più barriera alta 4 metri, quindi con uno schermo acustico di altezza complessiva pari a 7,5 metri, livelli di pressione sonora ai futuri ricettori abitativi, sensibilmente superiori al valore limite di immissione assoluto di Classe III, con superamenti anche di 10 dB(A) in periodo notturno.

Esprime quindi un parere di non conformità acustica in relazione ai rilevanti superamenti dei valori limite di immissione previsti per la Classe III, in ottemperanza a quanto prescritto dalle NTA della Classificazione acustica comunale.

Nel secondo parere (PG n. 21806/2022 del 21/06/2022 del Comune di Imola), basato sulla nuova Documentazione previsionale di clima acustico redatta in data 31/05/2022, rileva che:

Dall'analisi di tale documentazione si osserva che il tecnico estensore dello studio in questione riconferma le misura fonometriche già presentate, senza rispondere a quanto evidenziato nella citata nota ArpaE in merito all'attuale rappresentatività dei rilievi eseguiti su alcune arterie stradali nel 2016 e in luglio 2020 su Via di Vittorio.

Relativamente alla configurazione del planivolumetrico precedentemente presentata viene dichiarata una leggera modifica della posizione di alcuni lotti; dal confronto delle planimetrie presenti nei due studi acustici, agli atti, queste modifiche appaiono poco significative dal punto di vista dell'esposizione dei futuri ricettori alle sorgenti sonore che caratterizzano l'ambito.

Lo studio prende atto che l'obiettivo di compatibilità acustico dell'intervento è quello di garantire ai ricettori livelli di pressione sonora non superiori ai valori limite previsti per la Classe III.

Viene completamente rivisto lo scenario post operam non prevedendo più il rilevato in terra come intervento di mitigazione; in alternativa viene previsto di collegarsi ad una barriera acustica che dovrebbe essere realizzata da RFI nei tratti in adiacenza alla lottizzazione N8, intervento identificato con il codice 037032010 – 037032016 nel Piano di Risanamento ferroviario ai sensi del D.M. 29/11/2000.

Più precisamente si prevede di allungare ulteriormente la prevista barriera RFI, coprendo tutto il lotto N8 per uno sviluppo complessivo di 10 metri in altezza e c.a. 480 metri in lunghezza.

Non vengono fornite ulteriori informazioni in merito alle tempistiche previste per l'intervento RFI.

Si ricorda che i termini per la realizzazione degli interventi di mitigazione acustica previsti dal citato DM 29/11/2000 risultano ad oggi di norma scaduti.

Nella relazione presentata si dichiara che le sorgenti sonore considerate nello scenario di progetto sono le stesse dello scenario attuale; si osserva pertanto che non si è tenuto conto dei flussi di traffico indotti dalla realizzazione del progetto stesso.

Le simulazioni acustiche così eseguite evidenziano alcuni leggeri sforamenti dei valori limite di Classe III, relativamente al periodo notturno, a cui si ritiene di porre rimedio inserendo sulle facciate esposte elementi di discontinuità quali balconi, logge, tettoie o facciate terrazzate.

La soluzione di mitigazione proposta, ovvero l'integrazione e prolungamento della barriera acustica in capo a RFI, risulta, allo stato attuale, di difficile valutazione non avendo questo Ufficio informazioni certe e di dettaglio sulle reali tempistiche previste dal Piano di Risanamento del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, oltre che della effettiva possibilità di integrare tale intervento con quello del proponente del PPIP in questione.

ARPAE Distretto Imolese rileva quindi che la documentazione presentata non risponde in pieno agli elementi di criticità evidenziati nel precedente parere e conferma il parere negativo precedentemente espresso.

Il terzo parere (PG n. 27711/2022 del 09/08/2022 del Comune di Imola) viene espresso a seguito di una riunione tenutasi in data 5/07/22 presso gli uffici comunali e di una nota integrativa trasmessa dal Comune di Imola il 3/08/2022. In tale nota integrativa, indirizzata solo ad ARPAE Distretto Imolese, il Comune di Imola precisa che:

- La realizzazione della barriera acustica nell'ambito N8 fa parte delle opere di urbanizzazione del Piano Particolareggiato poste a carico dei soggetti attuatori dell'insediamento residenziale, pertanto le tempistiche sono autonome rispetto alla realizzazione del Piano di Risanamento acustico di RFI lungo la ferrovia lato sud, di cui si è comunque tenuto conto nella valutazione di clima acustico integrata il 3.6.2022;
- Il Comune di Imola ha sollecitato RFI, in ultimo il 27.6.2022 con nota prot. 22823, a fornire indicazioni sui tempi di realizzazione delle barriere sul lato sud. Sarà cura dell'ufficio scrivente monitorare gli interventi previsti per perseguire il migliore coordinamento possibile con il Piano di Risanamento di RFI.

Alla luce di quanto sopra, ARPAE Distretto Imolese ritiene sussistano gli elementi per rivedere le conclusioni dei precedenti pareri e formula una valutazione favorevole alla realizzazione dell'intervento. Chiede al Comune di attivarsi verso tutti i soggetti coinvolti al fine di garantire che le barriere acustiche in questione siano realizzate entrambe prima dell'occupazione delle residenze del nuovo ambito e con tempi sovrapponibili, per evitare/limitare effetti di riflessione dell'onda sonora tali da generare condizioni di possibile disturbo anche presso le civili abitazioni attualmente presenti in zona.

AZIENDA USL di Imola (PG n. 55242/2022 della CM BO) per quanto di competenza si esprime parere favorevole. Per quanto concerne gli interventi di mitigazione acustica proposti rimanda la valutazione al parere di ARPAE.

ATERSIR - Bologna (PG n. 17467/2022 della CM BO) ritiene sufficiente il parere del Gestore del SII in merito agli interventi in programma del piano in oggetto.

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio (PG n. 55242/2022 della CM BO) autorizza i lavori conformemente alla copia depositata presso il proprio Ufficio in quanto le indagini archeologiche preventive hanno esaurito le necessità di tutela dell'area.

Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale (PG n. 55242/2022 della CM BO) esprime parere favorevole e ricorda che: sulla base dei disposti di cui all'art. 5, comma 7, della "Direttiva per la Sicurezza idraulica nei sistemi idrografici di pianura nel bacino del Reno" l'area di intervento risulta caratterizzata da media pericolosità di inondazione da rete idraulica consorziale (P2), con tempi di ritorno critici compresi tra 50 e 100 anni. Pertanto, in sede di richiesta di presentazione del Permesso di Costruire dei singoli lotti, sarà necessario ottenere il parere di competenza dello scrivente Consorzio in ottemperanza ai disposti della succitata direttiva, con particolare riferimento alla compatibilità idraulica dell'intervento rispetto ai fenomeni di allagamento da reticolo secondario

di pianura.

Non hanno espresso parere:

Agenzia regionale Sicurezza Territoriale e Protezione Civile
Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po

PRESO ATTO CHE

in attuazione della DGR 1795/2016, Arpae predispone la relazione istruttoria in merito alla valutazione ambientale, evidenziando gli elementi di natura tecnica sulla cui base costruire la motivazione del provvedimento in capo alla Città Metropolitana di Bologna, cui competono le ulteriori verifiche di natura procedimentale, incluso l'esame degli aspetti soggettivi legati alla procedibilità della domanda, volta ad ottenere l'emissione del provvedimento finale; in esito alla istruttoria anzi descritta

SI PROPONE

alla Città metropolitana di Bologna, in qualità di autorità competente, di esprimere il PARERE AMBIENTALE, ai sensi dell'art. 19 della LR 24/17 in merito al procedimento di PUA in variante al PPIP "N8 Nord Ferrovia" del Comune di Imola, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

Il comparto N8 è composto da aree in parte di proprietà comunale in parte di proprietà privata. Nella parte pubblica il Comune di Imola ha già realizzato il nuovo complesso sportivo "E. Gualandi" e il parcheggio pubblico a servizio della struttura. E' inoltre in corso di realizzazione il sottopasso ciclopedonale della linea ferroviaria che collegherà l'ambito con la via Bucci nel quartiere Marconi. In 3 lotti di proprietà comunale sono già stati ottenuti i finanziamenti per l'edificazione di 38 nuovi alloggi ERS.

La parte commerciale e la parte residenziale privata e le relative urbanizzazioni non sono invece ancora state realizzate.

La variante ha lo scopo di rendere possibile la realizzazione della parte residenziale privata riducendo i costi delle urbanizzazioni.

A questo scopo viene ridotta l'estensione della viabilità pubblica all'interno del comparto, vengono ridotti i parcheggi pubblici e viene ampliata l'area a verde pubblico.

Viene inoltre previsto l'adeguamento dell'incrocio tra via del Lavoro e via I° Maggio tramite la realizzazione di una rotatoria, al fine di fluidificare l'incremento di traffico previsto su tale nodo, a seguito dell'attuazione delle previsioni residenziali.

In generale, si osserva che non sono state fornite informazioni e valutazioni né sugli impatti dell'area commerciale e servizi (1.500 mq di SU con possibilità di realizzare una superficie di vendita massima di 1.300 mq), né su quelli dell'area sportiva. Il documento di Valsat prende in considerazione esclusivamente l'area privata a destinazione residenziale.

Pur valutando positivamente l'ampliamento dell'area verde del comparto, si evidenzia che la documentazione presentata mette in luce la presenza di varie criticità ambientali nel comparto per le quali di seguito si illustrano gli aspetti che necessitano di precisazioni e più complete valutazioni: Elettromagnetismo: una linea elettrica aerea corre a nord parallelamente al comparto. Non sono state fornite informazioni sulle caratteristiche dell'elettrodotta, né valutate le DPA. Inoltre non è stata specificata la presenza o meno di sorgenti elettromagnetiche ad alta frequenza.

Aria: i valori utilizzati per valutare la qualità dell'aria risalgono al 2013. Il documento di Valsat non

contiene stime né delle emissioni prodotte dall'intervento, né della capacità di compensazione attribuita alla fascia verde.

Traffico: la planimetria di progetto aggiornata non riporta la rotatoria tra via Di Vittorio, via I° Maggio e via del Lavoro da realizzare a carico dei soggetti attuatori. Inoltre in risposta alla richiesta di integrazioni sul traffico è stato fornito lo studio del traffico del POC 2017, di scarsa utilità per la valutazione del solo comparto N8 in oggetto. Vanno invece valutate le destinazioni d'uso effettivamente previste e i relativi carichi urbanistici, stimando i flussi veicolari aggiuntivi omnicomprensivi del comparto in senso cautelativo, anche alla luce delle criticità evidenziate con le valutazioni presentate, sebbene sottostimate per l'assenza di componenti fondamentali (commercio, attività sportive). Deve inoltre essere valutata l'accessibilità con modalità sostenibili, descritti e rappresentati i percorsi ciclabili e pedonali sia interni al comparto che esterni, con evidenziazione del soggetto che ne ha in carico la realizzazione, se non ancora attuati.

Rischio idraulico: l'area è interessata da pericolosità P2-M relativamente al reticolo secondario. Il Consorzio di Bonifica, nel proprio parere, rimanda la verifica della compatibilità idraulica dell'intervento rispetto ai fenomeni di allagamento da reticolo secondario di pianura alla fase di richiesta del Permesso di Costruire. Tuttavia già in questa fase il Comune è tenuto a verificare e a garantire il non incremento del rischio idraulico.

Acque sotterranee: per quanto riguarda la presenza di "zona di protezione delle acque sotterranee", il documento di Valsat integrato precisa che *"non vi sono piani interrati; il livello più basso è il piano terra, occupato dai garage, che si trova alla stessa altezza della strada da cui si accede e che segue l'andamento naturale del terreno"*. Il divieto di piani interrati deve essere esplicitato nelle NTA, che invece attualmente li prevedono.

Per ognuno degli aspetti sopra evidenziati si chiede che sia dato puntuale riscontro nella Dichiarazione di Sintesi.

Rumore: la valutazione conclusiva favorevole alla realizzazione dell'intervento espressa da ARPAE Distretto Imolese, alla luce dei chiarimenti e delle rassicurazioni ad esso fornite dal Comune, è tuttavia condizionata alla necessità che il Comune si attivi verso tutti i soggetti coinvolti al fine di garantire che le barriere acustiche in questione siano realizzate entrambe prima dell'occupazione delle residenze del nuovo ambito e con tempi sovrapponibili, per evitare/limitare effetti di riflessione dell'onda sonora tali da generare condizioni di possibile disturbo anche presso le civili abitazioni attualmente presenti in zona.

Pertanto, allo stato attuale, in mancanza di informazioni sulle tempistiche dell'intervento di risanamento acustico di RFI, non può considerarsi dimostrata la sostenibilità acustica dell'intervento.

Infine si rileva che le NTA, come modificate dall'osservazione dei costruttori che il Comune è deciso ad accogliere, lasciano la possibilità di modificare significativamente il progetto senza che questo comporti variante. Viste le criticità ambientali del comparto, in particolare dal punto di vista acustico, modifiche alle tipologie dei fabbricati e al posizionamento o al numero dei dispositivi antirumore (come richiesto nell'osservazione accolta) possono invalidare le risultanze delle nuove simulazioni acustiche che dovranno essere presentate.

Per le modifiche di cui sopra il Comune dovrà quindi prevedere una fase di rivalutazione complessiva e puntuale delle simulazioni acustiche.

per LA RESPONSABILE
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA
Patrizia Vitali¹

L'INCARICO DI FUNZIONE
UNITÀ AUTORIZZAZIONI COMPLESSE E VALUTAZIONI AMBIENTALI
PAOLA CAVAZZI²
(lettera firmata digitalmente)³

¹ Ai sensi del Codice dell'Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 113 del 17 dicembre 2018 con cui è stato confermato alla Dott.ssa Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.

² D.D.G. n. 29/2022 "Direzione Generale. Revisione incarichi di funzione in Arpae Emilia-Romagna (triennio 2019-2022) istituiti con D.D.G. n. 96/2019 e revisionati da ultimo con D.D.G. n. 59/2021.

³ Documento prodotto e conservato in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'Amministrazione Digitale" nella data risultante dai dati della sottoscrizione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'articolo 3 del D.Lgs n. 39/93 e l'articolo 3 bis, comma 4 bis del Codice dell'Amministrazione Digitale.