

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 29808/2022

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 della Variante al Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata Comparto 6 ex PRG 1998 nel Comune di Castel Maggiore

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Comune di Castel Maggiore

PREMESSO CHE:

- con nota del 3/03/2022 (PG/2022/36039) il Comune di Castel Maggiore ha reso disponibile il link alla documentazione relativa al procedimento in oggetto e ha indetto la Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 14 comma 1 della L. 241/90 e s.m.i., da effettuarsi in forma semplificata ed in modalità asincrona, ex art. 14-bis della L. 241/90 e s.m.i., invitando a partecipare:
 - ARPAE- APAM
 - Azienda USL Bologna
 - Agenzia Regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile-Servizio Area Reno e Po di Volano (ex STB)
 - Autorità di bacino distrettuale del Fiume Po
 - Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio
 - Consorzio della Bonifica Renana
 - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
 - TPER S.p.A.
 - ENEL ENERGIA S.P.A.
 - TERNA S.P.A./FI GRUPPO ENEL
 - HERA S.p.A. Holding Energia Risorse Ambiente
 - SNAM Rete Gas
 - ATERSIR
 - ENAC - ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE
 - Geovest Srl
 - Vigili del fuoco - comando provinciale Bologna
- in data 21/03/2022 (PG/2022/46817) la CM BO ha inviato al Comune di Castel Maggiore una richiesta di integrazioni
- in data 21/04/2022 (PG/2022/66612) il Comune di Castel Maggiore ha convocato, su richiesta di ARPAE APAM, la riunione della CdS in forma simultanea e in modalità sincrona per il giorno mercoledì 27 Aprile 2022
- in data 2/05/2022 (PG n. 26225/2022 della CM BO) il Comune di Castel Maggiore ha trasmesso il verbale della prima seduta di CdS
- in data 27/06/2022 (PG/2022/108227) il Comune di Castel Maggiore ha comunicato di aver provveduto alla pubblicazione sul sito del comune della documentazione fornita dal proponente in risposta alle richieste di integrazioni formulate nella prima seduta di CdS e

ha convocato la seconda CDS decisoria conclusiva in forma simultanea e in modalità sincrona per il giorno martedì 19 Luglio 2022

- in data 17/08/2022 (PG/2022/135779) il Comune di Castel Maggiore ha trasmesso il verbale della seconda seduta della Conferenza dei Servizi e ha comunicato il link dal quale scaricare la documentazione integrativa fornita dal soggetto attuatore
- in data 20/04/2023 (PG n. 23289/2023 della CM BO) il Comune di Castel Maggiore ha inviato ulteriori integrazioni e ha convocato la terza CDS decisoria conclusiva per il giorno 23/05/2023
- in data 9/06/2023 (PG n. 35266/2023 della CM BO), il Comune di Castel Maggiore ha inviato il verbale della terza seduta della CdS e la determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi, prot. n. 16263 del 9/6/2023
- in data 12/06/2023 (PG n. 35472/2023 della CM BO) il Comune di Castel Maggiore, ad integrazione di quanto comunicato nella determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi, ha comunicato che a seguito di deposito, di cui è stato pubblicato avviso sul B.U.R.E.R.T., sul sito del Comune di Castel Maggiore e all'Albo Pretorio del Comune dal 2/3/2022, non sono pervenute osservazioni sul Piano e sulle relativa VAS
- con comunicazione del 14/06/2023, in atti al PG/2023/104189, 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 12/07/2023;

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/CASTEL_MAGGIORE/Variante_PP_comp_6

La variante in oggetto riguarda il Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata approvato ex LR 47/1978 con deliberazione consiliare n. 90 del 23.12.2009.

Nella seconda seduta di CdS (verbale PG/2022/135779) in risposta alla richiesta della CM BO "*di indicare i riferimenti relativi alla vigenza dello strumento oggetto di variante, affinché siano legittimati i presupposti per l'applicazione del procedimento proposto*" il Comune ha chiarito che per effetto dell'art. 30, comma 3-bis del D.L. 21 giugno 2013, n. 69, convertito dalla L. 9 agosto 2013, n. 98, la convenzione urbanistica di attuazione del "Comparto 6", oggetto della presente variante, stipulata in data 28.12.2009, inizialmente di durata decennale, ha subito una prima estensione di validità fino al giorno 28.12.2022, termine che è stato ulteriormente posticipato di ulteriori tre anni per effetto dell'art. 10 c. 4-bis del D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito dalla L. 11 settembre 2020, n. 120, fino a giungere ad un termine ultimo di validità del 28.12.2025. Per effetto dell'art. 9 del vigente P.S.C. e dell'art. 24 del vigente R.U.E. la disciplina vigente sull'ambito è quella dettata dal piano particolareggiato vigente e dalla relativa convenzione.

La proposta di variante viene presentata a seguito della stipula dell'Accordo integrativo ex art. 11 L. 241/1990 in data 27 Maggio 2021.

Il Piano si sviluppa in un'area situata in località Castello del Comune di Castel Maggiore, definita dal P.R.G. previgente zona C – Comparto n°6 – via Matteotti Nord, ed ora classificata dal PSC come AUC-B.

L'area oggetto di intervento è compresa tra la linea Ferroviaria BO-PD il Canale Navile e la località Castello a nord dalla via Matteotti, e a est dal recente insediamento del comparto Ya del previgente PRG.

Catastalmente risultano comprese nella presente pianificazione urbanistica tutte le aree costituenti il Comparto 6 definito dal pre - vigente P.R.G. ad eccezione dei lotti identificati ai mappali 23 – 1562 – 1563 (da escludere dal Comparto 6 in quanto disciplinate dalla variante al RUE 14/2021 adottata con delibera del C.C. 71/2021) per una superficie catastale pari a mq 250.654.

L'area è già stata oggetto di bonifica bellica (cfr. Dichiarazione di garanzia allegata alla presente) ed indagini archeologiche preventive.

Il Piano particolareggiato del 2009, prevedeva una capacità edificatoria di $Sc = 50.350$ mq a uso residenziale e $Sc = 5.035$ mq ad uso terziario.

Con la variante in oggetto la superficie insediabile viene ridotta a $Su = 20.000$ mq ad uso esclusivamente residenziale.

La variante prevede inoltre la cessione gratuita della porzione Nord Est del Comparto concentrando la nuova urbanizzazione nell'area delimitata dalle vie San Pierino, G. Matteotti e S. Aleramo.

Il terreno è pianeggiante e si trova ad una quota rialzata rispetto alla viabilità circostante, attualmente è in parte ad uso agricolo e in parte incolto. All'interno dell'area, non compresi nel P.P.I.P., sono localizzati edifici di edilizia abitativa posti sulla via Matteotti, diverse corti ex rurali con un'emergenza architettonica rappresentata da un complesso edilizio sulla via San Pierino con una torre di origine medievale.

È presente, al di sotto della quota di campagna di circa 2,00 m., un tratto dell'antica via Emilia Altinante, parallela al Canale Navile in direzione Nord – Sud.

Nel 2008 il Consorzio "La Torre di Castello" ha già realizzato un tratto dell'asse di penetrazione viaria del P.P.I.P. tra la via Matteotti e la via San Pierino a confine tra il Comparto 6 ed il recente insediamento del comparto Ya del previgente PRG.

Il progetto prevede due assi di urbanizzazione primaria contenenti le utenze, gli allacciamenti, gli accessi agli edifici e ai parcheggi pertinenziali e un parco lineare centrale che collega il reticolo di percorsi provenienti dal recente insediamento del comparto Ya, alle aree da cedere per dotazioni collettive verso il Canale Navile.

I due assi Est-Ovest collegano la nuova strada di penetrazione da via Matteotti con il tratto di via San Pierino sul confine Ovest del Comparto e consentiranno la realizzazione di fabbricati anche in tempi successivi, organizzando i cantieri senza interessare il parco centrale.

Il parco lineare centrale si integra con i lotti privati e puntualmente si amplia in corrispondenza dell'asse della antica via Emilia Altinante, che diviene cuore dello spazio qualificato circostante e corridoio ecologico di collegamento con le aree verdi extra Comparto.

In corrispondenza di tale intersezione sarà evidenziato a terra il tracciato dell'importante antico asse viario.

L'intervento sarà a carattere unicamente residenziale e prevederà la realizzazione, in via del tutto indicativa, di 285 unità immobiliari suddivise in edifici di varie altezze. In particolare saranno disposti edifici mono-bi familiari di due piani fuori terra verso via Matteotti, mentre i fabbricati al centro del Comparto e verso la strada bianca San Pierino saranno articolati su più livelli fuori terra (fino a 8).

Le NTA prevedono:

Superficie Territoriale $St = 250.654$ mq

Superficie Utile (a destinazione residenziale) $Su = 20.000$ mq di cui:

- mq 17.000,00 (pari all'85%) di Su di edilizia a "libero mercato";
- mq 3.000,00 (pari al 15%) di Su di edilizia privata destinata alla vendita a prezzi convenzionati.

Le altezze massime dei singoli fabbricati possono variare, senza costituire variante al Piano, fermo restando quanto segue:

- il rispetto delle distanze tra edifici e dai confini;
- la verifica della compatibilità acustica della soluzione progettuale;
- il limite massimo di 8 livelli fuori terra;
- la presenza di almeno tre livelli di altezza differenti in ogni lotto di edificazione all'interno dei Macrolotti A – B – C – D – E - F, al fine di consentire una corretta articolazione dei volumi.
- Le seguenti altezze massime:
 - 7 livelli fuori terra per i Macrolotti A e B;
 - 8 livelli fuori terra per i Macrolotti C, D, E, F;
 - 3 livelli fuori terra per i Macrolotti G, H, I e L.

Il numero di abitanti teorici è pari a 650.

L'indice di permeabilità territoriale, verificata sull'intero comparto, comprendente le aree cedute deve essere pari ad almeno il 35% della Superficie territoriale St.

La superficie permeabile sarà da reperire indifferentemente tra:

- nuove aree per verde pubblico (V1) e per zone permeabili
- aree da cedere come previsto dalle Delibere del C.C. n.46/2018 e n. 3/2019
- lotti privati

| SUPERFICIE PERMEABILE | | | |
|---|---------|---------------|-----|
| Superficie Territoriale = | | 250.654,00 mq | |
| Superficie permeabile [mq] | | Sp [%] | |
| verde pubblico attrezzato e di arredo stradale, parco rurale | 60.123 | 182.517 | 73% |
| aree da cedere non oggetto di urbanizzazione (cfr. Delibere CC n.46/2018 e n. 3/2019) | 112.440 | | |
| verde privato | 9.954 | | |

| DOTAZIONI TERRITORIALI | | | | | |
|--|----------------|------------------|-------------------|-----------|-----------|
| NORMA (cfr. ART. 25.2 PSC , artt. 37 RUE) [mq] | | | PROG. [mq] | | |
| | VP norma | | VP progetto | | |
| VP | 25mq / 33mq Su | 15.151,52 | VP area urbanizz. | 12.139,87 | 53.416,00 |
| | | | VP parco rurale | 41.277,03 | |
| | P1 norma | | P1 progetto | | |
| P1 | 5mq / 33mq Su | 3.030,30 | P1 | 3.058,70 | |
| TOT. DOTAZIONI TERRITORIALI | | 18.181,82 | 56.475,60 | | |
| strade, marciapiedi, percorsi ciclo-pedonali, verde di arredo stradale | | | 25.353,79 | | |

| ALTRE AREE CHE VENGONO CEDUTE ESTERNE ALLA PORZIONE DI NUOVA URBANIZZAZIONE | |
|--|----------------|
| viabilità esistente (via San Pierino tratto da via Matteotti verso la stazione e "strada bianca") | 7.976,60 |
| parcheggi pubblici P2 | 265,91 |
| altre aree oggetto di cessione gratuita al Comune (cfr. Delibere CC n. 46/2018 e n. 3/2019) | 112.440 |
| TOT. ALTRE AREE DA CEDERE | 120.683 |

Tra gli elaborati presentati non è presente una relazione di variante che metta a confronto le previsioni del PPIP originario con quelle della variante.

Non è previsto un piano di monitoraggio.

Il piano non interessa un'area della Rete Natura 2000.

Il documento di VALSAT / VAS è relativo al progetto di variante in riduzione edilizia al Piano Particolareggiato approvato nella D.C.C. n 90 del 23/12/2009 ed in attuazione della D.C.C. n. 9 del 24/02/2021.

Nello Studio è stata valutata, attraverso una analisi sincronica del progetto di variante e del sito proposti, la compatibilità ambientale dell'intervento in relazione agli aspetti riguardanti le seguenti componenti ambientali:

- Viabilità e mobilità
- Inquinamento acustico
- Inquinamento atmosferico
- Acque superficiali
- Energia
- Inquinamento elettromagnetico
- Habitat naturale, paesaggio e verde
- Suolo, sottosuolo e acque sotterranee

PTM

Tavola 1 Carta della struttura

Si ritiene che il Piano Particolareggiato in variante sia coerente rispetto alla presenza degli elementi individuati al PTM in quanto la nuova urbanizzazione viene realizzata in prossimità di un centro di mobilità di cui si contribuisce al miglioramento dei collegamenti ciclo – pedonali.

I collegamenti ciclopeditoni sono stati implementati nell'immediato intorno del Comparto, mettendo in sicurezza il tratto di percorso ciclabile lungo via G. Matteotti ed estendendolo lungo via S. Aleramo per migliorare il collegamento con la stazione. Inoltre è stata prevista l'estensione del collegamento fino al futuro terminal del servizio tram.

Tavola 2 Carta degli ecosistemi

Si ritiene che il Piano Particolareggiato in variante sia coerente con le prescrizioni del PTM relative ai diversi ecosistemi in quanto rientra all'interno dell'ecosistema urbano. Si evidenzia inoltre che le aree interne al comparto in confine con le Aree Agricole della pianura alluvionale e la Fascia Perifluviale di Pianura del Navile saranno cedute gratuitamente all'Amministrazione comunale e non potranno essere oggetto di future urbanizzazioni, come normato dall'art. 7 delle N.T.A. della Variante.

Tavola 3 Carta di area vasta del rischio idraulico, rischio da frana e dell'assetto dei versanti

Relativamente al controllo degli apporti d'acqua in pianura, si ritiene che il Piano Particolareggiato in variante sia coerente con il PAI del bacino del Navile in quanto è previsto un sistema di laminazione delle acque meteoriche che garantirà di restituire al reticolo di acque superficiali limitrofo le acque piovane scolanti sulla superficie del nuovo comparto nella misura massima di 10 l/s/ha, non andando quindi ad aumentare rispetto allo stato attuale la quantità di acqua che esso deve far defluire verso valle.

Tavola 4 Carta di area vasta delle aree suscettibili di effetti locali

Per quanto riguarda la coerenza del Piano Particolareggiato in variante con le prescrizioni del PTM in relazione alla riduzione del rischio sismico si rimanda integralmente allo specifico elaborato.

Tavola 5 Carta delle reti ecologiche, della fruizione e del turismo

Si ritiene che il Piano Particolareggiato in variante sia coerente rispetto alla presenza degli

elementi individuati al PTM in quanto la nuova urbanizzazione viene realizzata nella porzione di Comparto classificata come ecosistema urbano, mentre classificate come varchi e discontinuità sono oggetto di cessione gratuita al Comune.

PSC/CAA

Il comparto è quasi interamente classificato in Classe II – aree destinate ad uso prevalentemente residenziale, ad eccezione di una limitata porzione sul margine Nord-Ovest che è classificata in Classe III – aree di tipo misto.

Tavola dei vincoli

Il comparto si trova all'interno del territorio edificato.

Per quanto attiene al sistema delle risorse naturali e paesaggistiche, nella porzione Nord si trova un'area forestale, mentre la porzione Est è interessata sia dalla fascia di interesse paesaggistico del Canale Navile (art. 142 D. Lgs 42/2004), che dalle relative fasce di pertinenza e tutela fluviale.

Per quanto attiene al sistema delle risorse storiche ed archeologiche, il Comparto è attraversato dalla viabilità storica costituita da via San Pierino ed a margine è sita la viabilità storica via G. Matteotti. In direzione Nord – Sud si sviluppa la direttrice della strada romana Bologna – Padova, in prossimità della quale sono stati rinvenuti siti di epoca romana. Altri siti di epoca Villanoviana sono stati rinvenuti in prossimità dell'incrocio tra via San Pierino e via S. Aleramo, mentre siti di epoca medioevale sono indiziati.

Per quanto attiene al sistema dei vincoli e rispetti all'estremità Nord del Comparto è presente un elettrodotto media tensione in linea aerea con conduttori nudi.

Per quanto riguarda la coerenza del Piano Particolareggiato in variante con i contenuti della tavola dei vincoli del PSC si evidenzia che il nuovo intervento residenziale è collocato nel quadrante Sud – Ovest, non interessando quindi né le fasce di rispetto e tutela fluviale, né la fascia di interesse paesaggistico ove ricadono le aree da cedere gratuitamente all'Amministrazione.

La viabilità storica analogamente non è oggetto di interventi ad eccezione della realizzazione di una pista ciclabile in sede propria sul margine.

L'assetto progettuale è stato preliminarmente studiato di concerto con la Soprintendenza Archeologica in modo da preservare e valorizzare il tracciato dell'antica strada romana.

Sono previsti mediamente circa 650 abitanti teorici.

Dall'analisi di tali dati risulta evidente la preponderanza dell'utilizzo della vettura privata a discapito del mezzo pubblico per percentuali medie attestare attorno all'ordine del 75%-80% circa.

TRAFFICO

La valutazione di impatto sul traffico viene determinata in base alla verifica della capacità del sistema viario ad assorbire le nuove quote di traffico attribuibili all'incremento di abitanti del nuovo insediamento.

Di seguito sono riportati i coefficienti ed i parametri utilizzati per la stima del traffico indotto dal nuovo insediamento per l'ora di punta del mattino.

Numero abitanti insediati = 650

Numero spostamenti nell'ora di punta ($650 \times 0,66$) = 429 Percentuale utilizzo mezzo privato = 78%

Coefficiente di utilizzo del veicolo: 1,3 persone per veicolo

Calcolo previsionale dei veicoli in uscita nell'ora di punta del mattino nei giorni feriali: $462 \times 0,78 / 1,30 = 257$ vph arrotondato a 260 vph.

Il Piano prevede di collocare gli accessi/uscite ai lotti di pertinenza dell'intervento lungo le viabilità trasversali, diluendo il traffico, onde evitare la formazione di code ed impedimenti al deflusso sulla viabilità principale via Matteotti.

E' stato stimato nel complesso un indotto pari a circa 400 autovetture al giorno, con una

concentrazione media oraria dei flussi (ingressi + uscite), nelle ore di punta mattutina e serale pari a circa 260 vph.

L'insediamento di progetto appare localizzato in posizione strategica, con accesso diretto ad una rete adeguata alla tipologia di traffico indotto e collegamenti comodi con la rete autostradale/tangenziale; il quadrante infrastrutturale della viabilità in cui si inserisce l'intervento, seppur possieda alcuni margini di capacità, è comunque da intendersi nel suo complesso molto trafficato, con alcune criticità che si generano tipicamente in alcune intersezioni, dove i significativi volumi di traffico (contestualmente, in alcuni casi, a caratteristiche geometriche non ottimali o a fruizioni non corrette dell'infrastruttura) fanno abbassare i livelli di servizio, generando qualche fenomeno di congestione, tutti peraltro concentrati esclusivamente nelle ore di punta. Gli aumenti sui tronchi e sui nodi, in sostanza, sono tali da non modificare le prestazioni attuali degli stessi.

I due itinerari principali in direzione di Castel Maggiore centro e Castel Maggiore periferia passano rispettivamente dalla rotatoria all'intersezione tra via Matteotti e via Montale e dall'impianto a rotatoria tra via Matteotti e via Saliceto.

Tali attuali itinerari, una volta in esercizio il nuovo insediamento, saranno percorsi dal traffico indotto che si andrà ad aggiungere a quello attuale.

Per gli spostamenti di scambio tra Castel Maggiore e Bologna l'utilizzo dell'auto arriva a circa l'80% del totale; ciò denota una insufficienza dell'offerta di TPL sia sul versante qualitativo che su quello quantitativo (posti offerti e capillarità della rete).

L'area ha caratteristiche di dispersione e non ripetitività degli spostamenti, che rendono difficile e parimenti estremamente onerosa l'implementazione del trasporto pubblico collettivo, che richiede concentrazione e ripetitività dei flussi.

Pertanto si ritiene che tali situazioni della mobilità permarranno, stanti le caratteristiche della struttura di rete e del contesto locale che caratterizza l'abitato di Castel Maggiore.

Relativamente alle soluzioni di mobilità alternativa all'automobile privata la variante al Piano Particolareggiato prevede:

- nell'ambito delle opere di urbanizzazione primaria, la realizzazione di un percorso ciclopedonale che, in fregio al Comparto, lungo via Sibilla Aleramo, collega via Matteotti al parcheggio della stazione.
- a scomputo degli oneri di urbanizzazione secondaria, la realizzazione di un percorso ciclopedonale di collegamento tra via Matteotti ed il futuro capolinea dei tram.

RUMORE

Attualmente l'ambito è in parte ad uso agricolo e in parte incolto. All'interno dell'area, non compresi nel P.P.I.P., sono localizzati alcuni edifici ad uso abitativo posti sulla via Matteotti, diverse corti ex rurali ed un complesso edilizio sulla via San Pierino con una torre di origine medievale.

Il clima acustico attuale è prioritariamente condizionato dalla rete infrastrutturale di zona.

In ordine di priorità gli elementi infrastrutturali che condizionano maggiormente il clima acustico di zona sono identificabili in:

- Via Matteotti, asse di penetrazione urbana all'abitato di Castelmaggiore, caratterizzato da elevati volumi di traffico in particolare durante le ore di punta della giornata;
- Linea ferroviaria Bologna – Venezia, seppur distante oltre 200 m dal perimetro dell'area di intervento e parzialmente schermata dell'edificato di zona;
- Via San Pierino, in qualità di viabilità locale a servizio dei residenti di zona;
- Piazza Lo Russo, fruita anche dagli utenti delle attività commerciali che insistono sul fronte di via Matteotti ad ovest dell'area di intervento.

Se ne è quindi effettuata la caratterizzazione mediante un rilievo strumentale dedicato, con

conseguente modellazione acustica d'area mediante software previsionale.

La Classificazione Acustica assegna la classe II:

- Valore limite assoluto di immissione per il periodo diurno, 55 dBA;
- Valore limite assoluto di immissione per il periodo notturno, 45 dBA.

Per la caratterizzazione acustica dell'area si è proceduto nella realizzazione di una campagna di rilievo dei livelli sonori presenti in sito (misure acquisite fra il 30 giugno ed il 9 luglio 2020).

Le simulazioni d'area sono state realizzate ricostruendo diversi scenari di riferimento, indagando separatamente, in prima fase, i contributi delle due diverse tipologie di sorgenti, quella ferroviaria e quella stradale (tenendo conto in questo caso dell'intera rete viaria di zona), per poi arrivare a definire l'indotto sull'area per sovrapposizione di tutti i contributi d'impatto.

Preso atto dell'attuale clima acustico di zona e dell'importanza emissiva di via Matteotti e della linea ferroviaria, in ottica di edificazione sull'area di edificio di altezza elevata (volumi fino a 6 piani di altezza oltre al PT), si sono effettuate delle verifiche di pre-analisi in affiancamento ai progettisti, ipotizzando l'inserimento di volumi (10m x 10m in pianta) su di una griglia immaginaria a passo costante, ad occupare l'intero comparto, così da verificare l'incidenza di dette sorgenti anche in altezza oltre alle relazioni fra volumi, in termini di "ombra acustica" reciproca. Si è cioè prodotto un cosiddetto modello acustico a "canne d'organo", grazie al quale si è potuta affinare la progettazione del planivolumetrico di progetto, in ottica di protezione acustica dei futuri recettori.

Preso atto del modello di penetrazione del rumore sull'area, si è in primo luogo ipotizzato l'inserimento in mappa di una duna di protezione, di altezza pari a 3 m dal piano di campagna del comparto, oltre ad indirizzare la ricollocazione di alcuni dei volumi di progetto, in ottica di autoprotezione.

In particolare, nella definizione dello scenario di progetto si è tenuto conto di:

- rete viaria di progetto interna al lotto e relative relazioni con la rete viaria esterna;
- carico viario di progetto;
- riparametrazione dei flussi di traffico su cui si è effettuata la taratura del modello (acquisizioni dell'estate 2020) con un ipotetico scenario ante covid, fissato all'estate 2019.

Preso atto delle modifiche intervenute si è effettuata la ri-modellazione d'area per lo scenario di progetto finale, dove si è potuto verificare che esternamente all'area di intervento il traffico di nuova generazione non produce impatti di rilievo, essendo assorbito dal carico attuale della via Matteotti, decisamente più rilevante.

Lo studio afferma che è stato possibile sostenere il pieno rispetto normativo presso tutti gli affacci di progetto, nei confronti dei valori limite di classe II e per indotto di tutte le sorgenti sonore d'area, a condizione di ottemperare alle prescrizioni di seguito sintetizzate:

- Inserimento duna in terra lungo il tratto ovest di via Matteotti e tratto iniziale di via San Pierino, sulla rotatoria (il nuovo disegno di progetto e la distribuzione in mappa dei volumi di progetto ha permesso di eliminare il tratto di duna che proseguiva lungo via San Pierino verso nord, elemento non più necessario a fini mitigativi, rispetto a quanto inizialmente ipotizzato in fase di pre-analisi, anche perché si sono previste delle testate cieche per i volumi previsti sui lotti 10 e 6, sul fronte esposto alla ferrovia);
- Recinzione schermante laterale al lotto 22, lungo la viabilità di accesso al comparto, alto est, di altezza pari a 2 m;
- Distanziamento dei volumi edificati dal fronte di via San Pierino, lato ovest del comparto, in allontanamento anche dalla viabilità commerciale di piazza Lo Russo;
- Distanziamento dei volumi edificati dalla viabilità interna di comparto.

Una volta inserite le mitigazioni di comparto si sono poi definite delle prescrizioni, già assorbite in progetto, in quanto alla creazione di fronti di affaccio non finestrati, per alcuni dei volumi di progetto, quando esposti a livelli non a norma (si tratta di situazioni in cui l'indotto dominante è quello ferroviario che quindi non può essere schermato direttamente alla sorgente).

Di seguito le posizioni relative a queste prescrizioni, che dovranno essere mantenute anche a fronte di eventuali modifiche ai tipologici proposti:

- Lotto 6, volumi A e B: il fronte ovest è cieco;
- Lotto 10, volumi A e B: il fronte ovest è cieco;
- Lotto 22, volume B, il fronte est al P1 è cieco;
- Lotto 23, volume A, il fronte ovest è cieco.

ARIA

La realizzazione dell'intervento oggetto di studio comporterà un aumento dei flussi di traffico in termini di spostamenti su mezzi privati, che risulta trascurabile rispetto a quelli attualmente rilevati sulle arterie limitrofe.

Si evidenzia inoltre come entro un raggio di 200 m dal lotto in esame non siano presenti emissioni in atmosfera autorizzate, in quanto non ci sono stabilimenti industriali nelle immediate vicinanze.

Qualsiasi elemento richiesto dai nuovi edifici che immetta in atmosfera gas, fumi, vapori di cottura ecc. sarà oggetto delle necessarie procedure di autorizzazione e seguirà la normativa specifica in materia di evacuazione dei prodotti della combustione.

Considerando l'intenso traffico veicolare già presente sulla via Matteotti, sarà realizzata una fascia di verde di mitigazione con una duna di altezza 3 m rispetto al piano terra degli edifici di progetto.

Gli edifici residenziali saranno inoltre schermati da alberature e verde arbustivo in modo da migliorare la qualità dell'aria.

ACQUE

L'area oggetto di intervento si presenta allo stato attuale priva di territorio urbanizzato, di conseguenza il terreno si presenta oggi interamente permeabile.

L'area ricade nelle aree destinate al controllo degli apporti d'acqua (secondo il PTCP) e ricade all'interno della zona a pericolosità di alluvione P2 secondo il PGRA sia per il reticolo principale che per il reticolo secondario di bonifica.

Come richiesto dall'Ente Gestore delle reti fognarie, Hera S.p.A., la laminazione della parte pubblica sarà separata da quella dei lotti privati i quali lamineranno le acque autonomamente prima dell'immissione nella rete pubblica.

La superficie fondiaria totale da laminare viene indicata pari a 56.490,32 mq ad esclusione dei lotti 23, 24 e 25. Per quanto riguarda il Lotto 25, lo stesso, risulta escluso dalla laminazione in quanto trattasi di area verde senza capacità edificatoria, mentre per i Lotti 23 e 24, dove saranno realizzate nuove abitazioni, la progettazione prevede il collettamento degli scarichi alle reti esistenti.

Le acque meteoriche di dilavamento previa laminazione confluiranno nella condotta esistente, diam. 1600 e 1000, di raccolta delle acque bianche, con immissione nel Canale Navile.

In particolare il progetto delle reti di acque bianche e della laminazione della parte principale urbanizzata del comparto (area attorno ai lotti da 1 a 22) prevede:

- La laminazione delle portate delle aree impermeabili pubbliche rialzate rispetto al terreno attuale nel sistema rain-garden del quale si riporta una breve descrizione di seguito;
- La laminazione dei lotti privati in maniera autonoma mediante il sistema drening (di cui si riporta una breve descrizione di seguito) o all'interno di vasche in c.a., prima dello scarico nella fognatura

pubblica di progetto nella quale scaricano anche i rain-garden (bocca tarata finale per il sistema rain garden e lotti privati unica);

- Laminazione delle 4 rampe di accesso alle strade del comparto dalle strade esistenti mediante il sovradimensionamento delle tubazioni e scarico con 4 bocche tarate distinte;

- Auto-laminazione del verde compatto depresso con scarico mediante dei tubi dreno-e una bocca tarata finale;

- Laminazione delle 2 dune di mitigazione acustica in fossi creati alla loro base e scarico mediante due bocche tarate distinte.

Per quanto riguarda invece i lotti 23-24 non sono previste reti pubbliche, ma solo la laminazione mediante drenage, o vasche interrato all'interno dei due lotti, opportunamente dimensionata sempre nella misura di 500 mc/ha. Il lotto 25 rimane a verde e non prevede quindi realizzazione di reti.

Il sistema rain-garden è costituito da una serie di aiuole nelle quali l'acqua defluisce spontaneamente per le pendenze date alle strade.

Dai rain-garden l'acqua defluirà nella fognatura di acque bianche pubblica di progetto prevista al centro strada, che sarà scaricata mediante la bocca tarata finale nella fognatura bianca esistente a nord del comparto.

Le aiuole che costituiscono il rain-garden altro non sono che tante piccole vasche di laminazione in serie, che si riempiono per rigurgito quando la bocca tarata finale non smaltisce la portata in arrivo e la rete interposta fra i rain-garden e la bocca tarata ha esaurito la sua capienza (quindi non ogni volta che piove, ma solo in caso di piogge intense e prolungate). Il tempo di svuotamento è regolato, come per i sistemi di laminazione standard, dalla bocca tarata finale, che la normativa impone di dimensionare per scaricare una portata complessiva pari a 10-15 l/s/ha di superficie laminata. È questa limitazione normativa allo scarico che quindi determina il tempo di svuotamento.

Non viene quindi considerata nei calcoli del tempo di svuotamento l'eventuale possibilità di infiltrazione nel terreno di parte delle acque accumulate nei rain-garden, che, essendo aiuole molto ristrette e nelle quali scola acqua proveniente dalle strade, potrebbe perdere di efficacia nel tempo (a differenza delle ampie aree a verde compatto nelle quali non confluisce acqua dilavante le strade, ma solo l'acqua che ricade in esse).

Si evidenzia infine che le acque laminate in maniera indipendente all'interno dei lotti privati saranno scaricate, mediante diverse bocche tarate, che già ne limitano la portata ai 10-15 l/s/ha per ciascun lotto, nella stessa fognatura bianca pubblica di progetto prevista al centro strada nella quale confluiscono anche le acque scolanti nelle aree impermeabili pubbliche.

Di conseguenza si sottolinea che la bocca tarata finale del sistema di smaltimento delle acque meteoriche di progetto è stata dimensionata per smaltire la totalità delle acque laminate dei lotti privati e della parte impermeabile pubblica laminata nei rain-garden.

Il sistema drenage è invece costituito da camerette in polietilene che si incastrano l'una con l'altra, aperte sotto e forate lateralmente, posate in opera su sottofondo di ghiaia e rinfiancate e ricoperte, per uno strato di altezza variabile.

Il sistema, ovviamente se posato ove le condizioni stratigrafiche del terreno lo consentano, garantisce il rilascio nel terreno lentamente fino alla falda dell'acqua accumulata.

La velocità di infiltrazione nel terreno, e quindi il tempo di svuotamento del volume di accumulo mediante l'infiltrazione di acqua nel sottosuolo, dipende dalla permeabilità propria del terreno.

Il sistema "drenage" è dotato comunque di una tubazione di uscita che costituirà la bocca tarata finale prima dello scarico nella rete fognaria pubblica che, in caso di terreno sottostante completamente impermeabile, garantirà per ogni lotto di scaricare una portata non superiore ai 10-15 l/s/ha, garantendo comunque lo svuotamento del sistema anche in caso di mancata infiltrazione nel terreno.

Nella seconda seduta di CdS (verbale PG/2022/135779) è stato chiarito che il rain garden sarà gestito dal Comune

Nella seconda seduta di CdS (verbale PG/2022/135779) sia ARPAE APAM che Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile hanno evidenziato le seguenti problematiche:

- A. la Condotta esistente, diam. 1600 e 1000, di raccolta delle acque bianche, che scorre parallela alla Via San Pierino e che collega Via Bondanello con il Canale Navile, su cui è previsto siano scaricate la maggior parte delle acque bianche del Comparto, sia pubbliche che private, non risulta avere concessione demaniale né autorizzazione allo scarico (AUA) nel Navile
- B. dal momento che il piano prevede che ogni lotto privato abbia un proprio sistema di laminazione, sarà necessario che al momento del rilascio di ogni singolo Permesso di Costruire dei fabbricati venga prescritto e verificato l'adeguamento ed aggiornamento della Autorizzazione allo Scarico della condotta di collegamento al Navile.
- C. Relativamente alle acque nere, pur consapevoli del parere favorevole pervenuto da Hera (prot. n. 10054 del 21/4/2022), sia ARPAE APAM che l'Agenzia per la sicurezza territoriale richiedono alcuni approfondimenti e dati specifici sulla fognatura mista esistente di via Matteotti e sugli scolmatori esistenti che su essa scaricano per avere certezza, sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo, della compatibilità dell'immissione delle acque nere provenienti dal comparto con le reti esistenti.

In risposta a queste osservazioni, il Comune comunica che:

- A. si attiverà senz'altro per l'analisi della situazione e la regolarizzazione dello scarico.
- B. l'ipotesi di richiedere e ottenere una modifica dell'AUA ad ogni nuova immissione di acque bianche da parte di ogni lotto privato appare particolarmente gravosa sotto il profilo amministrativo e tecnico. Per questo motivo suggerisce di valutare la possibilità di regolare con precisione questo aspetto nella normativa tecnica di piano particolareggiato, in maniera tale da consegnare ai progettisti le prescrizioni necessarie, affidando al comune o al gestore del servizio idrico la possibilità di controllo tecnico del sistema di laminazione privata e di immissione delle acque bianche private, al fine di garantirne la conformità alla disciplina tecnica di piano particolareggiato e all'AUA.
- C. Salvo il parere positivo di Hera assunto al prot. 10054 del 21/4/2022, potrà essere utilmente consultata ulteriormente Hera anche per le vie brevi al fine di approfondire gli aspetti segnalati.

Durante la discussione gli Enti, gli attori ed il Comune concordano sulla necessità di approfondire le tematiche, sia per quel che riguarda l'autorizzazione della condotta acque bianche esistenti e le procedure corrette da seguire anche per le eventuali successive AUA sia per quel che riguarda la fogna nera e gli scolmatori esistenti su Via Matteotti. A riguardo si concorda sulla necessità che venga nuovamente coinvolta HERA per avere conferma del parere favorevole che aveva espresso e che venga richiesto al Servizio ARPAE Autorizzazioni, quale debba essere la procedura da seguire per l'Autorizzazione allo scarico.

La nuova urbanizzazione non andrà ad aumentare in nessun modo il rischio idraulico dell'area sulla quale insiste, così come prescritto per le aree classificate dal PGRA a pericolosità P2.

Tale risultato è stato perseguito grazie al sistema di laminazione delle portate di acque meteoriche previsto in progetto che permette di non aumentare, rispetto allo stato attuale, l'apporto di acque meteoriche al reticolo superficiale limitrofo nei momenti di piena e soprattutto grazie alla quota del piano finito della nuova lottizzazione che, essendo di 4,70 metri più alta del ciglio del canale Navile, mette l'area in sicurezza rispetto alle piene di quest'ultimo garantendo di non andare ad aumentare la vulnerabilità dei beni esposti. Per quanto riguarda il rischio di inondazione dell'area dovuto al reticolo di bonifica, quest'ultima può essere ritenuta in sicurezza in quanto, fra la Fossa Quadra Superiore che scorre a Nord del comparto e quest'ultimo si interpone la zona industriale di Castel Maggiore che, trovandosi ad una quota superiore, ha la funzione di argine naturale nei confronti di un'eventuale esondazione della stessa Fossa.

Si sottolinea che la quota di accesso ai piani interrati sarà quella del piano terra degli edifici che è già stato dimostrato essere tale da garantire la sicurezza idraulica dell'area in quanto sufficientemente più alta rispetto alla quota del terreno attuale.

Tale quota quindi, così come garantirà il non aumento del rischio idraulico per il piano terra, lo farà anche per il piano interrato.

Nella progettazione dei piani interrati verranno attuati una serie di accorgimenti per aumentarne la sicurezza in caso di piogge estreme.

In particolare nei pozzetti di sollevamento delle acque meteoriche provenienti dalle rampe, saranno installati dei misuratori di livello a galleggiante che in caso di raggiungimento di un livello massimo (da regolare alla massima altezza del pozzetto) farà partire un allarme che indicherà la necessità di evacuazione del piano interrato stesso. Inoltre l'impianto elettrico dei piani interrati verrà progettato a norma per ambienti umidi e si farà in modo che l'altezza degli interruttori e delle spine sia collocata almeno ad 1 metro da terra e che il numero delle prese a spina sia sufficiente in modo da evitare l'uso di 'ciabatte', 'multiple', 'prolunghe', che in un ambiente sotterraneo e umido metterebbero a rischio la sicurezza.

ELETTROMAGNETISMO

Entro 300 metri dall'area sono presenti le seguenti stazioni radio:

A. Stazione Radio base BO40 TIM

B. Stazione Radio base 2BO 1682A Vodafone

Entrambe collocate a distanze minime pari a circa 140 metri dall'area oggetto di valutazione. Il valore stimato è inferiore al 50% dell'obiettivo di qualità fissato pari a 6 V/m. Occorre precisare che il calcolo cautelativo proposto dovrà essere messo a punto, nella fase 2, con i dati reperibili presso Arpa.

Le nuove cabine elettriche saranno collocate lungo le nuove viabilità di progetto Est-Ovest, in posizione tale da garantire il rispetto dei limiti di legge sopra richiamati. Nei confronti della nuova linea interrata di media tensione verrà garantita la fascia di servitù di 2 m per parte onde garantire interventi manutentivi e straordinari. Per la linea interrata, essendo il cavo elicoidale, non vi sono fasce di rispetto di cui tener conto ai fini dell'inquinamento elettromagnetico.

VERDE E PAESAGGIO

Gli impatti potenziali apportati dal progetto riguardano in particolar modo la perdita di permeabilità e di elementi dell'agro-sistema.

A causa del riassetto dell'area, infatti, scompariranno i segni dell'orditura dei campi, seppure allo stato attuale questi siano pressoché indistinguibili e di scarso valore storico e paesaggistico. Gli elementi che verranno a mancare non presentano tuttavia particolare valore, trattandosi perlopiù di orti e zone agricole frammentate e in gran parte incolte e vegetazione spontanea modesta e di

scarso valore naturalistico, eccezion fatta per i grandi filari di olmi.

Per quanto riguarda la perdita di permeabilità dovuta alle opere di progetto, l'obiettivo dell'intervento è quello di massimizzare l'efficienza del comparto dal punto di vista idraulico.

Le opere a verde, infatti, sono state progettate in modo da assolvere alla funzione di filtraggio, depurazione e parziale raccolta delle acque meteoriche, grazie all'esteso utilizzo di rain garden e alla presenza di un parco inondabile. Questi elementi sono stati inseriti al fine di favorire la ricarica naturale delle falde riducendo i carichi che vanno a gravare sul sistema fognario.

Il progetto andrà, inoltre, ad incrementare la dotazione vegetazionale dell'area, sia per quanto riguarda il numero che la tipologia di verde. Si prevede di porre a dimora, infatti, un numero molto maggiore di alberature di quante richieste dal Comune per la sostituzione degli abbattimenti, oltre ad estese superfici caratterizzate da arbusti e piante erbacee di specie diverse al fine di aumentare non solo il valore ornamentale ma anche quello ecologico dell'area.

Dal punto di vista delle connessioni ecologiche, si prevede di creare un sistema che metta in collegamento il perimetro più esterno del lotto, attraverso la creazione di una densa e diversificata fascia filtro, con le assialità che si verranno a creare all'interno dell'area, tramite il parco lineare e quello della strada romana, entrambi caratterizzati da una pluralità di opere a verde.

Il progetto si caratterizza inoltre per la messa in risalto del segno storico-archeologico rappresentato dalla strada romana. Infatti, le opere a verde ideate per quest'area andranno a segnalare e riprendere il tracciato dell'antica strada, tramite allineamenti realizzati grazie a diverse tipologie di prato. In questa zona, inoltre, il disegno delle alberature andrà a riprendere le caratteristiche paesaggistiche tipiche del contesto agricolo-rurale (andando a richiamare inoltre la centuriazione), grazie all'inserimento di tessere geometriche con specie tipiche dell'agricoltura, rilette in chiave ornamentale.

Infine la riduzione della porzione di comparto interessata dall'intervento residenziale consente di per sé il mantenimento a permeabilità profonda di una significativa percentuale di superficie territoriale.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale (riferimenti PG del Comune di Castel Maggiore):

Arpae - APAM (prot. 15502 del 1.6.2023) Visto il parere favorevole di Hera e la documentazione fornita in merito alle verifiche sul sistema degli scolmatori esistenti a valle della rete fognaria di tipo "mista" presente sulla via Matteotti in Comune di Castel Maggiore, analizzando lo stato di fatto e lo stato con i nuovi apporti derivanti dal comparto in oggetto, rileva le seguenti criticità:

SCOLMATORE 8158107 – VIA ANGELELLI

SCOLMATORE 8012084 – VIA BENTINI

I coefficienti di diluizione dei rispettivi scolmatori di piena di emergenza, seppur ancora rientranti nel limite massimo consentito (1:5) sono prossimi al raggiungimento di quanto autorizzato. A causa di ciò, per ogni altro intervento/incremento, anche approvato ma oggi non ancora realizzato, potrebbe essere necessario un preventivo adeguamento di rete e/o di impianto di sollevamento.

Esprime Parere Favorevole nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

In merito alla componente inquinamento acustico, il rispetto degli accorgimenti e opere di mitigazione considerati per lo scenario di progetto e di seguito sintetizzati devono intendersi come prescrizioni:

- A. Inserimento duna in terra lungo il tratto ovest di via Matteotti e tratto iniziale di via San Pierino, sulla rotatoria (il nuovo disegno di progetto e la distribuzione in mappa dei volumi di progetto ha permesso di eliminare il tratto di duna che proseguiva lungo via San Pierino verso nord, elemento non più necessario a fini mitigativi, rispetto a quanto inizialmente ipotizzato in fase di pre-analisi, anche perché si sono previste delle testate cieche per i

- volumi previsti sui lotti 10 e 6, sul fronte esposto alla ferrovia);
- B. Recinzione schermante laterale al lotto 22, lungo la viabilità di accesso al comparto, alto est, di altezza pari a 2m;
 - C. Distanziamento dei volumi edificati dal fronte di via San Pierino, lato ovest del comparto, in allontanamento anche dalla viabilità commerciale di piazza Lo Russo;
 - D. Distanziamento volumi edificati dalla viabilità interna di comparto;
 - E. Creazione dei seguenti affacci ciechi che dovranno rimanere tali anche a fronte di modifiche ai tipologici proposti: - Lotto 6, volumi A e B; - Lotto 10, volumi A e B; - Lotto 22, volume B, fronte est P1; - Lotto 23, volume A, fronte ovest.

In merito alla matrice acque e reti:

1. si richiama quanto indicato nel parere favorevole idraulico dell'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile: "La presente autorizzazione ha valore temporaneo nelle more della regolarizzazione di specifica domanda di concessione ai sensi della L.R. 7/2004 che il richiedente dovrà inoltre ai competenti uffici di ARPAE a stretto giro e comunque non oltre 6 mesi dal rilascio della presente e sarà seguita da specifica Determina di Nulla Osta Idraulico secondo il normale iter istruttorio di ARPAE.";
2. per ogni ulteriore intervento, anche se approvato ma oggi non ancora realizzato, che porti ad un incremento di portate di acque reflue urbane nelle reti afferenti gli Scolmatori 8158107 – VIA ANGELELLI e 8012084 – VIA BENTINI, dovrà essere realizzato il preventivo adeguamento di rete e/o di impianto di sollevamento al fine di garantire il rispetto del coefficiente di diluizione minimo Autorizzato per lo scarico di emergenza in acque superficiali;
3. la Condotta esistente, diam. 1600 e 1000, di raccolta delle acque bianche, che scorre parallela alla Via San Pierino e che collega Via Bondanello con il Canale Navile, su cui è previsto siano scaricate le acque bianche dei lotti 23 e 24, del Comune di Castel Maggiore dovrà essere regolarizzata. L'immissione delle acque di comparto nella condotta esistente comporterà successiva modifica dell'AUA della Condotta esistente;
4. si ricorda che per le eventuali attività che andranno ad insediarsi, dovrà essere valutata la necessità di richiedere l'AUA ai sensi del dpr 59/2013;
5. per la rete separata acque reflue urbane meteoriche dovrà essere acquisita preventiva l'Autorizzazione Unica Ambientale;
6. dovrà essere garantito il rispetto del franco di un metro tra il fondo dei sistemi di laminazione ed il massimo livello della falda presente;
7. qualora si intenda realizzare e/o utilizzare isole ecologiche, le relative superfici dovranno essere idraulicamente confinate e connesse alla rete nera separata di progetto o esistente;
8. gli impianti di illuminazione esterna pubblica e privata dovranno essere verificati ai sensi di quanto normato dalla LR 19 del 29/09/2003 e dalla DGR 1732/2015;
9. le Terre e rocce da scavo dovranno essere gestite ai sensi del DPR 120/2017;
10. in fase di cantierizzazione delle opere di scavo e costruzione dovranno essere adottate idonee misure di abbattimento e contenimento delle polveri. Terre e materiali inerti polverulenti da costruzione dovranno accedere al/ai cantiere/i con mezzi dotati di idonee coperture e dovrà essere eseguita la pulizia della viabilità pubblica in entrata ed uscita dal/dai cantiere/i per una distanza da definirsi a cura dell'Amministrazione comunale. Le prescrizioni dovranno essere riportate sui permessi a costruire.

Azienda USL Bologna (Prot. 6284 del 11.3.2022) esaminata la documentazione integrativa prende atto di quanto prodotto facendo doverosamente salvo il parere degli altri uffici, enti e organi competenti, in particolare il parere ARPAE. Fa salvi anche i pareri espressi dallo stesso Dipartimento di Sanità Pubblica sugli strumenti urbanistici superiori, e rimette (fatto salvo quanto di seguito) alle verifiche di competenza dei competenti uffici (nonché alle responsabilità dei progettisti) circa il rispetto dei vincoli con carattere urbanistico.

Fa salve le risultanze degli studi tecnici presentati (geologico, sismico, ecc.), e che l'intervento proposto è, pertanto, compatibile nel rispetto di questi stessi studi.

Relativamente allo studio geologico evidenzia che le conclusioni dello studio stesso suggeriscono delle potenziali criticità, la cui analisi è rimessa alle valutazioni dei competenti organi e uffici, nonché alle responsabilità dei progettisti.

Fatto salvo quanto sopra, fa presente che:

- relativamente alla matrice acustica, rimettendo alle responsabilità del sottoscrittore ed estensore della documentazione pervenuta, si ritiene (sempre facendo salve eventuali prescrizioni più restrittive di ARPAE) necessario dare seguito a quanto suggerito / prescritto dall'estensore della valutazione di clima / impatto acustico;
- relativamente alla matrice aria rimanda alle valutazioni ARPAE, rimanda alle eventuali valutazioni dei competenti uffici comunali nonché alle responsabilità dei progettisti la verifica di eventuali attività (insistenti nelle vicinanze) che possono essere ricondotte a industrie insalubri ai sensi del Regio Decreto 1265/1934 articoli 216 e 217;
- relativamente ai campi elettromagnetici ritiene necessario che lo strumento proposto sia conforme a quanto disposto dai DPCM 08 luglio 2003 alte e basse frequenze. Prende atto che dalla relazione di VALSAT emergerebbe che le due più vicine stazioni radiobase non dovrebbero determinare il superamento dell'obiettivo di qualità a 6 V/m nel comparto, e che le linee elettriche a media tensione e relative cabine di trasformazione non dovrebbero superare l'obiettivo di qualità a 3,0 microtesla nelle zone per le quali sia prevista o prevedibile la permanenza di persone. Ad ogni buon fine, sempre rimettendo alle valutazioni e responsabilità dei progettisti, ricorda che all'interno delle fasce di rispetto non possono essere presenti nessun arredo o gioco, o attrezzo che possa favorire a qualsiasi titolo la permanenza di persone;
- relativamente alla rete fognaria e alla rete idrica, facendo salvi i pareri, ciascuno per gli aspetti di competenza, di ARPAE ed ente gestore del sistema idrico integrato, anche in relazione alla capacità delle reti, prende atto di quanto prodotto in relazione ai rapporti tra rete idrica e fognaria, per quanto non contemplato nella documentazione presentata rimanda alla Delibera Interministeriale 04 febbraio 1977 e al DM 26 marzo 1991;
- relativamente alla vasca di laminazione ricorda che è opportuno che sia realizzata e condotta in modo tale da evitare che possa costituire occasione di pericolo per le persone, nonché occasione per la proliferazione di animali molesti o nocivi;
- relativamente alla rete gas e alla illuminazione pubblica fa salve rispettivamente il rispetto della normativa vigente in tema di posizionamento delle condotte del gas e la LR 19/2003 e relative disposizioni applicative. In ogni caso, da quanto pare comprendere dalle planimetrie prodotte, risulterebbe che tanto i parcheggi quanto gli attraversamenti pedonali sarebbero provvisti di pali per l'illuminazione nelle ore notturne, di ciò prende favorevolmente atto;
- tenuto che dalla documentazione prodotta e da quanto dichiarato a pagina 55 del documento di Valsat il piano particolareggiato sorgerà in un'area a "vocazione agricola", ritiene necessario rimandare alle eventuali verifiche a cura del competente UTC circa la presenza di eventuali stalle o allevamenti le cui distanze possano risultare incompatibili con quelle prescritte da regolamenti comunali;
- tenuto conto che l'area in cui si andrà ad insediare il complesso è limitrofa ad aree agricole, resta inteso che è già stata valutata l'idoneità della soluzione progettuale proposta anche in relazione alle normali attività agricole che possono essere svolte (es: spandimento o quanto altro). Si rimette alle responsabilità dei proponenti;
- prende atto che il comparto è provvisto di percorsi ciclabili. Resta inteso (e in ogni caso sarebbe opportuno e auspicabile) che siano in grado di connettersi a una rete più ampia che consenta il collegamento a servizi di vicinato quali negozi, uffici pubblici, ecc.) nonché

aree verdi e altri spazi di relazione. Da quanto pare comprendere dalla lettura della specifica tavola pare che la separazione tra la rete ciclabile e quella stradale sia ottenuta mediante una separazione con cordolo. A tal proposito sarebbe auspicabile l'individuazione di una soluzione progettuale che preveda una migliore separazione tra i due percorsi, nel merito tuttavia si rimette alle valutazioni a cura dei progettisti e dei competenti uffici;

- relativamente agli attraversamenti pedonali, fatto salvo quanto già detto nel paragrafo dedicato all'illuminazione pubblica, suggerisce la possibilità (in particolare per gli attraversamenti dove il flusso di traffico è considerato maggiormente significativo) di adottare delle isole salvagente;
- auspica inoltre che nella realizzazione degli interventi edilizi saranno adottate misure di rat proofing, e comunque misure atte a impedire / contrastare l'ingresso degli infestanti all'interno degli edifici;
- tenuto conto dell'importanza dell'intervento proposto si ritiene in ogni caso auspicabile la previsione all'interno di qualche servizio di vicinato (ad esempio un negozio di alimentari, ecc.).

Nel rispetto di quanto sopra ritiene l'intervento proposto ammissibile

Agenzia Regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile-Servizio Area Reno e Po di Volano (prot. 14148 del 31.5.2022 e 5485 del 27.2.2023)

Nel parere del 31/05/2022 precisa che la convocazione alla Conferenza di Servizi non è pervenuta agli uffici competenti in tempo utile per istruire adeguatamente la pratica, peraltro non rispettando i tempi previsti agli artt. 14 e seguenti della L. 241/90.

Precisa inoltre che:

- Il comparto di cui alla variante in oggetto ricade all'interno delle aree soggette al controllo degli apporti d'acqua del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Sistema Idraulico Navile - Savena Abbandonato, che prevede all'art. 5 la realizzazione di sistemi di raccolta per un volume di laminazione di almeno 500 m³ per ogni ettaro di Superficie Territoriale, pertanto, non ponendo distinzione tra aree impermeabilizzate e non (ciò a vantaggio della sicurezza idraulica di un bacino imbrifero particolarmente critico dal punto di vista della sigillatura superficiale);
- La Superficie Territoriale minima da laminare risulta pertanto di 158.440 m² (derivante da $St = 250.654 \text{ m}^2 - 112.478 \text{ m}^2$ per aree da cedere non oggetto di urbanizzazione = 158.440 m²), determinando la necessità di rivedere il calcolo complessivo dei volumi di apporti da sottoporre a controllo. Il volume idrico complessivo da trattenere in comparto prima dello scarico in Navile dovrà attestarsi su un valore pari o superiore a 7.922 m³.
- Si richiede inoltre una chiara esplicitazione dei volumi di laminazione, evidenziando le quote relative alle aree pubbliche e a quelle private che complessivamente dovranno raggiungere il valore sopra indicato. Nel computo dei volumi non potranno essere tenute in considerazione le quantità oggetto di infiltrazione nei terreni o nei sistemi di sottofondo in ghiaia, per evitare che fenomeni di intasamento, decadimento della permeabilità o scarsa manutenzione, determinino una riduzione della capacità di infiltrazione dei terreni.
- Nel caso in cui si opti per il sistema di "rain-garden" occorre valutare attraverso opportuni calcoli la capacità di laminazione del sistema nonché prevedere un opportuno piano di manutenzione.
- Facendo inoltre riferimento alle Linee Guida per la progettazione dei sistemi di raccolta delle acque piovane per il controllo degli apporti nelle reti idrografiche di pianura, redatte dall'Autorità di Bacino del Reno, allegata alla deliberazione n. 1/3 del 1° agosto 2013, e tenuto conto degli ampi spazi verdi disponibili, si suggerisce l'adozione di un sistema di laminazione a cielo aperto tramite una rimodellazione morfologica di una porzione dell'area verde. L'utilizzazione di una superficie ampia permetterebbe di limitare enormemente il battente d'acqua in caso di evento e garantire la fruibilità ricreativa pubblica per gran parte

del tempo.

- Relativamente alle modalità di conferimento delle acque in Navile, sempre con riferimento alle Linee Guida sopra richiamate, il parametro di riferimento è rappresentato dai 10 - 15 l/s per ettaro. La bocca tarata per l'immissione nel ricettore finale dovrà essere conformata a tale parametro.
- Si evidenzia altresì che non è stato esplicitato il calcolo di verifica del condotto di scarico esistente in cui verranno recapitate le acque di scarico del comparto, al fine di verificarne la compatibilità con l'apporto aggiuntivo del comparto stesso. Si rileva che il condotto del diametro 1600 mm recapita in un condotto di scarico del diametro di 1000 mm. Inoltre, lo stesso condotto di scarico, sebbene censito nel sistema informativo del Servizio Idrico Integrato, non risulta dotato di regolare concessione demaniale, ai sensi della L.R. 7/2004.
- Sempre in relazione ai sistemi di scarico progettati per il comparto in parola, si ritiene necessario un chiarimento in merito anche alla gestione degli scarichi delle anche nere in quanto i collettori fognari attualmente esistenti sono classificati come sistemi misti e transitano in prossimità del nodo idraulico di Castello (allegato grafico), ritenuto particolarmente critico in condizioni di piena del Canale Navile a causa della presenza di scolmatori di piena che risentono pesantemente di fenomeni di rigurgito/impedimento allo scarico, in caso di eventi meteorici intensi e persistenti sull'area metropolitana di Bologna. Il nodo di Castello è infatti tuttora oggetto di valutazioni specifiche da parte del Comune di Castel Maggiore, Hera Spa e lo scrivente Settore.
- Non si rilevano le reti acque bianche e nere e i punti di recapito dei lotti 23, 24 e 25.
- In conclusione, si ritiene necessaria una riprogettazione dei sistemi di controllo degli apporti meteorici in congruenza con quanto sopra esplicitato.

Nel parere del 27/2/2023 esprime parere favorevole al progetto e rilascia al Consorzio La Torre del Castello la prescritta autorizzazione idraulica per gli interventi proposti con le seguenti condizioni e prescrizioni:

1. Assoluto rispetto delle quote e dei dimensionamenti progettuali come riportato negli elaborati allegati all'istanza.
2. I lavori previsti per la realizzazione del nuovo scarico non dovranno alterare l'esistente rivestimento della sponda. Nel caso in cui i lavori di ampliamento del muro del manufatto di scarico interessino il rivestimento questo dovrà essere ripristinato con materiale lapideo di pezzatura in peso tra 50 e 1.000 kg idoneo per scogliere posato seguendo il filo della sponda stessa realizzando uno spessore di rivestimento di almeno 0,50 m con elementi posati compatti e incastrati tra loro utilizzando gli elementi di pezzatura maggiore a partire dal fondo alveo via via a salire fino alla quota di sommità.
3. I massi dovranno essere posati a secco e intasati con materiale lapideo più fine e terreno. È tassativamente vietato l'intasamento in cls o simili.
4. Le opere di protezione spondale in alveo dovranno essere eseguite senza ridurre la sezione del corso d'acqua e senza variare le quote di fondo alveo quindi, prima della posa del pietrame si dovrà provvedere a rimuovere parte del terreno che andrà sostituito col pietrame laddove la sponda non è già stata erosa.
5. Ripristino alla fine dei lavori della sezione del Canale Navile.
6. L'attuale sezione idraulica del corso d'acqua deve essere mantenuta tale. In nessun caso è consentito realizzare opere (movimentazioni, rivestimenti o altro) che restringano la sezione idraulica del corso d'acqua rispetto allo stato attuale.
7. L'opera assentita dovrà essere sempre tenuta in perfetto stato di manutenzione. Dovrà essere altresì cura del richiedente la manutenzione ordinaria dell'argine in prossimità dell'opera sia a monte che a valle.
8. I lavori, da effettuarsi per porre rimedio a eventuali effetti negativi sul corso d'acqua o sulle arginature dovuti a quanto assentito (innesco e/o accentuazione di erosioni, franamenti,

cedimenti, ecc.), saranno a carico esclusivo del Richiedente.

9. Per sopravvenuti motivi idraulici e/o di pubblico interesse, questo Settore potrà revocare la presente autorizzazione e ordinare il ripristino dei luoghi, ovvero prescrivere modifiche.

Nelle more della presentazione ad ARPAE di specifica domanda, da parte dei privati coinvolti, ai sensi delle vigenti normative per la regolarizzazione del manufatto di scarico, anche con il rilascio della concessione per l'occupazione dei terreni demaniali.

La presente autorizzazione ha valore temporaneo nelle more della regolarizzazione di specifica domanda di concessione ai sensi della L.R. 7/2004 che il richiedente dovrà inoltre ai competenti uffici di ARPAE a stretto giro e comunque non oltre 6 mesi dal rilascio della presente e sarà seguita da specifica Determina di Nulla Osta Idraulico secondo il normale iter istruttorio di ARPAE.

Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio (Prot. 9343 del 14.4.2022) Relativamente agli aspetti di carattere paesaggistico e ambientale, dall'esame della documentazione relativa, rileva che l'area in oggetto non interferisce con Beni culturali di cui alla Parte II del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., bensì con Beni Paesaggistici di cui alla Parte III del medesimo D.Lgs. 42/2004, ed in particolare con l'area di tutela del Canale Navile. Valutati gli obiettivi del progetto così come descritti negli elaborati tecnici relativi resi disponibili, tenuto conto degli esiti della verifica di sostenibilità degli impatti in relazione alle matrici ambientali ritenute maggiormente coinvolte, così come illustrati nel documento di ValSAT "Verifica di sostenibilità ambientale e territoriale", sulla base delle conoscenze al momento acquisite, per quanto di competenza, non ravvisa criticità di rilievo relativamente alla sostenibilità dell'intervento in termini generali di impatto paesaggistico e ambientale.

Relativamente agli interventi che interferiscono direttamente con le aree di tutela paesaggistica del corso d'acqua già citato, Canale Navile, richiama sin d'ora che per le opere suddette andranno attivate le procedure autorizzative ai sensi dell'art.146 del D.Lgs.42/2004 e s.m.i..

Per quanto attiene alla tutela archeologica, ribadisce quanto già espresso con nota prot. 1756 del 26/01/2021, in cui si prescrive che:

- dalle future edificazioni venga interamente risparmiata la fascia di terreno corrispondente al tracciato della strada romana, inclusi i fossati laterali, in modo che non vi sia alcuna interferenza con la struttura antica e che questa resti integralmente preservata in situ.
- qualora il tracciato della strada dovesse essere intersecato da limitate e puntuali infrastrutture e/o sotto-servizi, questi dovranno essere realizzati a quote tali da non comportare interferenza con il deposito archeologico, la cui integrità non dovrà essere in alcun modo pregiudicata

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (prot. 10644 del 27.4.2022) comunica che l'intervento in argomento non ricade all'interno della fascia di rispetto di 30 metri dalla più vicina rotaia, stabilita dall' Art. 49 del DPR 753/80, pertanto non è soggetto a specifica autorizzazione in deroga da parte di RFI.

Si fa presente, tuttavia, che per la realizzazione di fabbricati all'interno della fascia di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria stabilita dall'art. 3 del DPR 459/98, dovranno essere rispettati i valori limite indicati dal medesimo DPR in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario.

TERNA S.P.A. (Prot. 6370 del 14.3.2022) comunica che l'analisi della documentazione resa disponibile non ha evidenziato alcuna interferenza con elettrodotti di competenza e pertanto NULLA OSTA alla realizzazione di quanto in oggetto

SNAM Rete Gas (Prot. 5898 del 8.3.2022) comunica che, avendo esaminato la documentazione progettuale allegata, è emerso che le opere ed i lavori di che trattasi NON interferiscono con impianti di proprietà della scrivente Società

ATERSIR (prot. 11853 del 9.5.2022) ritiene sufficiente il parere del Gestore del SII.

Vigili del fuoco - comando provinciale Bologna (prot. n.17805 del 8.7.2022) comunica che nella documentazione sul sito del Comune non risulta esserci alcuna istanza relativa alle procedure di

prevenzione incendi e pertanto si conferma quanto in precedenza comunicato con la lettera n. 8296 del 24.03.2022 allegata, nella quale evidenziava alcune aspetti trasversali che riguardano l'accessibilità dei luoghi e la disponibilità di risorse idriche antincendio.

ENEL ENERGIA S.P.A (prot. 6043 del 9/3/2022) comunica la non competenza

HERA S.p.A. (prot. 10054 del 21/4/2022 e prot. 19034 del 25/07/2022)

Nel parere del 21/04/2022 esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso.

Nell'parere del 25/07/2022 riconferma il **PARERE FAVOREVOLE CONDIZIONATO** espresso in data 20/04/2022 integrandolo con prescrizioni specifiche dettagliate nel parere stesso. In particolare approva gli allacciamenti e gli scarichi delle acque nere e di quelle di origine meteorica per i lotti 23 e 24,

Non hanno espresso parere:

- Autorità di bacino distrettuale del Fiume Po
- Consorzio della Bonifica Renana
- TPER S.p.A.
- ENAC - ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE
- Geovest Srl

PRESO ATTO CHE

in attuazione della DGR 1795/2016, Arpae predispose 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** di ValSAT art. 5, comma 7, L.R. n. 20/2000 in merito al procedimento di Variante al Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata Comparto 6 ex PRG 1998, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

La variante in oggetto riguarda il Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata approvato ex LR 47/1978 con deliberazione consiliare n. 90 del 23.12.2009. Il Comune ha chiarito che la convenzione urbanistica di attuazione del "Comparto 6", inizialmente di durata decennale, ha subito una prima estensione di validità fino al giorno 28.12.2022, termine che è stato ulteriormente posticipato di ulteriori tre anni per effetto dell'art. 10 c. 4-bis del D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito dalla L. 11 settembre 2020, n. 120, fino a giungere ad un termine ultimo di validità del 28.12.2025. La proposta di variante viene presentata a seguito della stipula dell'Accordo integrativo ex art. 11 L. 241/1990 in data 27 Maggio 2021.

L'area oggetto di intervento è compresa tra la linea Ferroviaria BO-PD, il Canale Navile e la località Castello a nord dalla via Matteotti, e a est dal recente insediamento del comparto Ya del previgente PRG.

Il Piano particolareggiato del 2009 prevedeva una capacità edificatoria di Sc = 50.350 mq a uso

residenziale e $Sc = 5.035$ mq ad uso terziario; con la variante in oggetto la superficie insediabile viene ridotta a $Su = 20.000$ mq ad uso esclusivamente residenziale, con edifici alti fino a 8 piani fuori terra, in cui si prevede l'insediamento di circa 650 abitanti teorici.

La Valsat riporta una quota di SU di circa 22.000 mq, che porterebbe ad un numero di abitanti di circa 800 unità. Si raccomanda di specificare nella Dichiarazione di Sintesi la SU prevista e di esplicitare i calcoli del numero di abitanti.

La variante prevede inoltre la cessione gratuita della porzione Nord Est del Comparto concentrando la nuova urbanizzazione nell'area delimitata dalle vie San Pierino, G. Matteotti e S. Aleramo. Dal punto di vista ambientale risulta favorevole la riduzione di capacità edificatoria e la cessione al Comune di una porzione del comparto non destinata a futura urbanizzazione; tuttavia si evidenzia che in questo modo i macro lotti I ed L vengono a trovarsi all'interno dell'area in cessione e in adiacenza al parcheggio della stazione, isolati dal tessuto urbano esistente e di progetto creando altresì spazi di verde pubblico interclusi fra l'edificato. Si raccomanda di individuare una soluzione compatibile al contesto che risolva o minimizzi questa criticità.

Dall'analisi di tali dati risulta evidente la preponderanza dell'utilizzo della vettura privata a discapito del mezzo pubblico per percentuali medie attestata attorno all'ordine del 75%-80% circa.

Considerata la prossimità alla stazione SFM, si raccomanda di incentivare e agevolare l'uso del trasporto pubblico attraverso la realizzazione di quanto necessario in termini di percorsi ciclabili e pedonali diretti alla stazione SFM.

Per quanto concerne il traffico, la vicinanza ad una rete di rango elevato e la presenza di collegamenti alla rete autostradale/tangenziale agevola e invita all'uso delle automobili, tuttavia l'aumento di traffico comporta sempre un aumento delle emissioni, della congestione e del rumore. Pertanto, nonostante gli aumenti sui tronchi e sui nodi non siano tali da modificare le prestazioni attuali degli stessi, si raccomanda di limitare l'uso dell'automobile a favore del trasporto pubblico. Si raccomanda al Comune di evidenziare le carenze dell'offerta di TPL e di operare per il suo miglioramento a favore di tutta la cittadinanza.

Si prende atto dei percorsi ciclopedonali previsti nell'ambito delle opere di urbanizzazione primaria (collegamento via Matteotti-parcheggio stazione; collegamento via Matteotti-futuro capolinea dei tram). Si raccomanda di realizzare tali opere prima della realizzazione di qualsivoglia nuovo edificio.

La Classificazione Acustica assegna la classe II al comparto.

La valutazione, effettuata mediante un modello acustico a "canne d'organo", ha consentito ai proponenti di affinare la progettazione del planivolumetrico di progetto, in ottica di protezione acustica dei futuri recettori.

Lo studio afferma che è stato possibile sostenere il pieno rispetto normativo presso tutti gli affacci di progetto, nei confronti dei valori limite di classe II e per indotto di tutte le sorgenti sonore d'area, a condizione di ottemperare alle prescrizioni di seguito sintetizzate:

- Inserimento duna in terra lungo il tratto ovest di via Matteotti e tratto iniziale di via San Pierino, sulla rotatoria;
- Recinzione schermante laterale al lotto 22, lungo la viabilità di accesso al comparto, alto est, di altezza pari a 2 m;
- Distanziamento dei volumi edificati dal fronte di via San Pierino, lato ovest del comparto, in allontanamento anche dalla viabilità commerciale di piazza Lo Russo;
- Distanziamento volumi edificati dalla viabilità interna di comparto.

Sono inoltre state definite delle prescrizioni di fronti di affaccio non finestrati, per alcuni dei volumi

di progetto, quando esposti a livelli non a norma.

In relazione a questo aspetto, si osserva che tali soluzioni non configurano la sostenibilità dell'intervento, ma soltanto il rispetto dei limiti normativi. Pertanto per gli aspetti di classificazione acustica del comparto si rimanda ogni ulteriore valutazione di opportunità al Comune, che potrà esplicitare nell'ambito della Dichiarazione di Sintesi.

In merito alla laminazione, la parte pubblica sarà separata da quella dei lotti privati i quali lamineranno le acque autonomamente prima dell'immissione nella rete pubblica.

A questo riguardo si osserva che, come già osservato in Conferenza dei Servizi, la gestione e manutenzione di una serie di "piccole" laminazioni è complessa dal punto di vista operativo e dei costi da sostenere.

Per gli aspetti relativi alla laminazione e modalità di conferimento delle acque in Navile si rimanda alle prescrizioni espresse dagli enti competenti.

Si raccomanda inoltre di approfondire e di raccogliere dati specifici sulla fognatura mista esistente di via Matteotti e sugli scolmatori esistenti che su essa scaricano per avere certezza, sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo, della compatibilità dell'immissione delle acque nere provenienti dal comparto con le reti esistenti.

In merito al rischio idraulico, lo studio afferma che la nuova urbanizzazione non andrà ad aumentare in nessun modo il rischio idraulico dell'area sulla quale insiste, così come prescritto per le aree classificate dal PGRA a pericolosità P2, grazie al sistema di laminazione delle portate di acque meteoriche previsto in progetto e alla quota del piano finito della nuova lottizzazione di 4,70 metri più alta del ciglio del canale Navile.

Si raccomanda tuttavia di escludere la realizzazione di piani interrati, che si collocherebbero ad una quota inferiore rispetto a quella indicata in sicurezza idraulica.

Per quanto attiene alla tutela archeologica, si rammentano le prescrizioni della Soprintendenza in merito alla strada romana, inclusi i fossati laterali, e alla necessità di lasciare integro il deposito archeologico.

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.