

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 35650/2023

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 dell'Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 60 della Legge Regionale 21 dicembre 2017 n. 24, finalizzato alla realizzazione di opere di interesse pubblico nel Comune di Sasso Marconi finanziate con le risorse dello strumento europeo NEXT GENERATION EU finanziamento statale nell'ambito dei cosiddetti fondi "PINQuA".

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Comune di Sasso Marconi

PREMESSO CHE:

- in data 8/05/2023, con nota in atti al PG/2023/80715, il Comune di Sasso Marconi ha indetto la Conferenza di servizi decisoria da effettuarsi in forma simultanea ed in modalità sincrona, per l'approvazione dell'accordo in oggetto e reso disponibile la relativa documentazione, invitando a esprimere parere:
 - Corpo di Polizia Locale di Sasso Marconi
 - Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Bologna
 - Hera S.p.A.
 - Agenzia Territoriale dell'Emilia Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti
 - Comune di Casalecchio di Reno
 - Enel
 - Ausl
 - Arpae
 - Telecom
 - Aeronautica militare
 - Autostrade per l'Italia
 - SNAM
 - Autorità di Bacino
 - Bonifica renana
 - Soprintendenza Beni Archeologici
- con comunicazione del 14/06/2023, in atti al PG/2022/104334, la Città metropolitana ha chiesto ad ARPAE AAC Metropolitana il contributo propedeutico all'espressione dell'assenso preliminare da parte della Città metropolitana ai sensi dell'art. 60, comma 5 della L.R. 24/2017, nell'ambito delle competenze in materia ambientale previste dalla Delibera di Giunta Regionale n. 1795/2016;
- in data 23/06/2023, con PG/2023/110437, ARPAE AAC Metropolitana ha inviato alla CM BO il contributo propedeutico all'espressione dell'assenso preliminare;
- con Atto del Sindaco metropolitano n. 156 del 27/06/2023, la CM BO ha espresso l'assenso preliminare all'Accordo di programma, ai sensi dell'art. 60 della Legge Regionale 24/2017, finalizzato alla realizzazione di opere di interesse pubblico nel Comune di Sasso Marconi

- nell'ambito dei cosiddetti fondi "PINQuA";
- in data 19/07/2023 (PG 44576/2023 della CM Bo) il Comune di Sasso Marconi ha comunicato che è stata pubblicato sul BURERT, n.194 del 19.07.2023 periodico (Parte Seconda), l'avviso di conclusione della conferenza decisoria e che nell'avviso di deposito è riportato il link da cui è possibile scaricare o visionare tutta la documentazione relativa;
 - in data 19/09/2023 (PG 55319/2023 della CM BO) il Comune di Sasso Marconi ha indetto la seduta conclusiva della Conferenza di servizi decisoria da effettuarsi in forma simultanea ed in modalità sincrona ai sensi del comma 7 dell'art. 14-bis e dell'art. 14-ter della L. 241/1990, per il giorno 26 settembre 2023 e ha comunicato il link alla relativa documentazione, invitando a partecipare e ad esprimere parere:
 - Hera S.p.A.
 - Agenzia Territoriale dell'Emilia Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti
 - Enel
 - Ausl
 - Arpae
 - Telecom
 - Aeronautica militare
 - Autostrade per l'Italia
 - SNAM
 - Autorità di Bacino
 - Bonifica renana
 - Soprintendenza Beni Archeologici
 - in data 3/10/2023 (PG 58227/2023 della CM BO) il Comune di Sasso Marconi ha inviato il link agli elaborati aggiornati;
 - in data 3/10/2023 il Comune di Sasso Marconi ha comunicato alla CM BO quali pareri sono pervenuti a seguito della convocazione della CdS del 18/05/2023 (assenso preliminare). Nella stessa data, con altra nota, ha comunicato che non sono pervenute osservazioni da parte di:
 - Comune di Bologna
 - Corpo di Polizia Locale di Sasso Marconi
 - Comune di Casalecchio di Reno
 - Enel
 - SNAM
 - Autorità di Bacino
 - Bonifica renana
 - con comunicazione del 3/10/2023, in atti al PG/2023/168565, 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 13/10/2023;

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/ACCORDI di PROGRAMMA/SASSO MARCONI/PINQUA/CONFERENZA_CONCLUSIVA](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/ACCORDI%20di%20PROGRAMMA/SASSO%20MARCONI/PINQUA/CONFERENZA_CONCLUSIVA)

L'area oggetto di analisi riguarda una parte dell'area AN.1 situata nel Comune di Sasso Marconi, di proprietà della società Alfa Wassermann, in parte interessata dalla presenza di un edificio originariamente destinato alla produzione di principi attivi per prodotti farmaceutici. La sede è stata dismessa e abbandonata verso la metà degli anni '90, a fronte di una delocalizzazione delle attività principali. Da allora, si sono succedute ipotesi di valorizzazione, su progetti di iniziativa privata,

conclusisi con un accordo territoriale, risalente al 2005, tra proprietà, Provincia e Comune, a cui non è stato dato seguito, per la crisi del mercato immobiliare.

L'area è stata candidata al Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQUA) e il progetto ha ottenuto un finanziamento di cui è beneficiaria la Città Metropolitana, mentre il Comune di Sasso Marconi è il soggetto attuatore dell'intervento finanziato.

Il masterplan dell'area prevede di realizzare un plesso scolastico integrato nel verde e completato da funzioni miste complementari, quali senior housing, concepito a favore di categorie d'utenza autosufficienti ma alla ricerca di forme di comunitarismo, e di alloggi per studenti e lavoratori in transito. Il progetto prevede inoltre attività commerciali di vicinato e, soprattutto, una quota residuale di residenza sociale per le categorie più disagiate, definita common housing. Per quest'ultima, unitamente alla realizzazione del plesso scolastico, è stato richiesto il finanziamento ministeriale previsto dal bando all'oggetto.

Per dare attuazione al progetto il Comune di Sasso Marconi e la Alfa Wassermann Real Estate S.p.A. hanno sottoscritto in data 06/05/2022 un Accordo ex articolo 11 della legge 241/1990 e s.m.i., che prevede:

- la cessione al Comune di una porzione delle Aree originariamente di proprietà della Società Alfa Wassermann, per una superficie complessiva di mq. 158.659, di cui mq. 49.084 in Comune di Casalecchio di Reno
- il riconoscimento da parte del Comune di Sasso Marconi alla Alfa Wassermann del diritto di insediare e conseguentemente realizzare, mediante la presentazione di apposito titolo edilizio a seguito di sottoscrizioni di convenzione urbanistica, di una capacità edificatoria per funzioni residenziali di superficie utile SU pari a mq 4.920,00 sopra una superficie fondiaria SF pari a mq 10.888,00, sulla porzione delle Aree Alfa Wassermann che non viene ceduta al Comune, e che dunque rimarrà di proprietà della Società.

Per giungere alla compiuta definizione dell'operazione urbanistica così come prospettata ai punti precedenti, il Comune propone un Accordo di programma in variante ai vigenti strumenti urbanistici del Comune di Sasso Marconi ai sensi degli articoli 59 e 60 della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 e s.m.i..

La modifica cartografica del PSC e del RUE consiste nella ripermimetrazione dell'ambito AN.1, in riduzione rispetto al vigente, in modo tuttavia da ricomprendere tutte le aree che sono state oggetto della progettazione preliminare PINQUA, la modifica normativa riguarda la scheda di riferimento dell'ambito AN.1, al fine di ridefinire i parametri urbanistici ed edilizi, gli usi e l'edificabilità ammessa.

L'ambito AN.1 modificato in riduzione è compreso in parte nel 'territorio urbanizzato' e in parte nel 'territorio urbanizzabile' ai sensi dell'art. 1.8 delle norme del PSC.

L'edificazione si svilupperà esclusivamente nella porzione dell'ambito interno al perimetro del territorio urbanizzato già individuato dal PSC. Lo stesso perimetro del territorio urbanizzato è individuato anche dal Piano Territoriale Metropolitan e comprende tutte le aree effettivamente edificate o in costruzione e i lotti interclusi, oltre alle aree non edificate pertinenti a servizi e ad attrezzature urbane esistenti; pertanto, potrà essere destinato ad interventi di edificazione.

La restante porzione di area, compresa nel perimetro del "territorio urbanizzabile", sarà destinata ad aree verdi pubbliche con l'attraversamento di connessioni ciclo-pedonali.

La variante riguarda:

PSC

- modifica normativa all'art. 6.4 della scheda AN.1, con nuova denominazione "Borgonuovo (area Alfa Wassermann-progetto PINQUA)" per la riparametrazione delle superfici e degli
- usi e di alcune prestazioni/prescrizioni, come segue:

	USI PREVISTI/AMMESSI	SUPERFICIE TERRITORIALE (ST)	SUPERFICIE UTILE (SU) MAX AMMESSA	MODALITA' ATTUATIVE
Unità funzionale 1	<ul style="list-style-type: none"> • istruzione, fruizione del verde, attività sportive • albergo, residenza turistico-alberghiera, ostello, residenza turistica (insediabili nell'edificio esistente) 	mq 55.400	mq 10.000 oltre la superficie utile esistente	Approvazione di progetti di opere pubbliche (scuola, verde e aree sportive)
Unità funzionale 2	<ul style="list-style-type: none"> • commercio di vicinato, medio-piccola struttura di vendita, pubblico esercizio, artigianato di servizio, intermediazione monetaria e finanziaria, attività professionali e imprenditoriali, attività direzionali, accessori alla residenza e usi compatibili, pubblica amministrazione, sanità e altri servizi sociali, attività ricreative e culturali, fruizione del verde, albergo, residenza turistica, ostello, residenza turistica 	mq 8.850	mq 6.100	Approvazione di progetti di opere pubbliche (parcheggi e piazza) Permesso di costruire con convenzione
Unità funzionale 3	<ul style="list-style-type: none"> • residenza collettiva (common-housing, senior housing e studentato), accessori alla residenza, sanità e altri servizi sociali, attività ricreative e culturali, pubblico esercizio, ostello, attrezzature per la mobilità 	mq 6.850	mq 11.000	Progetto Pinqua
Unità funzionale 4		mq 7.150	(di cui mq 5000 nell'unità funzionale 3 e con prevalenza dell'uso residenza collettiva)	Approvazione di progetti di opere pubbliche
Unità funzionale 5	<ul style="list-style-type: none"> • residenza 	mq 10.888	mq 4.920	Permesso di costruire con convenzione
Unità funzionale 6	<ul style="list-style-type: none"> • attività ricreative e culturali, attività sportive, attrezzature per la mobilità, fruizione del verde 	mq 19.850	--	Approvazione di progetti di opere pubbliche
Altre aree del comparto (strade e verde arredo)		mq 18.073	--	Approvazione di progetti di opere pubbliche Permesso di costruire per barriera acustica adiacente al lotto privato
totali		mq 127.061	mq 32.020	

- le dotazioni territoriali:
 - parcheggi pubblici e pertinenziali limitandone la quantità a favore dello sviluppo della mobilità sostenibile dell'area;
 - il verde pubblico;
 - le opere di urbanizzazioni prescritte;
 - le prestazioni ambientali ed opere ecologico ambientali prescritte;
 - le prescrizioni urbanistiche ed edilizie;
 - le ulteriori disposizioni inerenti le modalità attuative.

Nella scheda urbanistica sono inoltre state modificate le disposizioni a carattere ambientale derivanti dalla ValSAT, e nel rispetto della normativa sovraordinata tra cui l'art. 5.3 del PTCP (allegato A del PTM).

- modifica cartografica dell'Ambito AN.1 che viene che viene limitato alle aree comprese tra la ferrovia, la viabilità esistente a sud e a ovest e il Rio dell'Asino a nord, classificando la restante parte dell'ambito AN.1, compresa tra la ferrovia e autostrada, a territorio rurale. La porzione dell'ambito AN.1 che viene restituita al territorio rurale comprende anche l'area di ex-cava oggetto di rinaturalizzazione come risulta dalla convenzione stipulata con il Comune di Sasso Marconi in data 03.07.2002.

La modifica cartografica interessa le seguenti tavole:

- TAV. 1_Arredo strutturale di progetto e sistema insediativo storico;
- TAV. 2A_Tavola dei vincoli: Tutele naturalistiche, paesaggistiche e infrastrutture;
- TAV. 2B_Tavola dei vincoli: tutele geologiche, morfologiche, idrauliche e

idrogeologiche.

La stessa modifica cartografica interessa anche la tavola di RUE.

Le NTA in variante dell'Ambito AN.1, nella versione del 2/10/2023, prevedono :

Superficie territoriale = 127.061 mq

Superficie utile massima = 32.020 mq

Altezza massima: 5 piani

PP - parcheggi pubblici per tutti gli usi previsti = 12.000 mq (corrispondenti a 480 posti auto)

VP - verde pubblico e spazi attrezzati a parco = 80.800 mq

Permeabilità $\geq 45\%$

Sono inoltre dettate le seguenti prescrizioni particolari:

- nell'ambito del comparto è vietata la costruzione di vani e serbatoi interrati;
- le fondazioni dovranno essere di tipologie tali da produrre i minori impatti possibili sulle componenti suolo-sottosuolo e acque sotterranee;
- il rilascio dei permessi di costruire/titoli edilizi per i singoli lotti deve essere accompagnato da uno studio acustico previsionale che, sulla base del layout organizzativo delle attività sia interne che esterne, dimostri il rispetto dei criteri assoluti e differenziali dei limiti acustici previsti in prossimità degli edifici a destinazione residenziale presenti nell'area, anche a seguito della previsione degli accorgimenti eventualmente necessari al raggiungimento della compatibilità acustica.

La pavimentazione dei parcheggi di pertinenza sarà preferibilmente in masselli autobloccanti semipermeabili.

Deve essere prevista una piazza pensile a copertura degli spazi destinati a parcheggio pubblico; il piano finito della piazza deve essere tale da confrontarsi con la rotatoria di progetto prevista nell'Accordo di Programma.

La trasformazione urbanistica prevista dal presente Accordo di Programma sarà attuata per stralci funzionali; conseguentemente anche le opere di urbanizzazione verranno realizzate per stralci in modo da garantire la loro accessibilità e fruibilità.

Il primo stralcio attuativo, che corrisponde al progetto dell'opera pubblica oggetto del presente accordo, sarà costituito dalla realizzazione del Common Housing e dall'asilo nido di comunità, degli spazi pertinenziali esterni, dalle opere di urbanizzazione costituite dalla rotatoria sulla via Porrettana, dalla viabilità di penetrazione e dai parcheggi pubblici nelle quantità collegate agli usi previsti.

La tempistica per la realizzazione del primo stralcio attuativo, indicato nel Masterplan come fase 0, corrisponde a quella indicata per il progetto PINQUA e quindi il 31 marzo 2026.

Nel medesimo stralcio è prevista l'attuazione dell'intervento di edilizia residenziale privata comprensivo degli spazi pertinenziali e della quota di viabilità e di parcheggi pubblici atti a rendere funzionalmente autonomo il lotto.

La tempistica per la Presentazione del Permesso di Costruire è quella di un anno a partire dalla sottoscrizione della Convenzione Urbanistica.

In seguito, col coinvolgimento di partner privati e pubblici, si procederà al completamento dell'attuazione di tutto il comparto, anche attraverso assegnazione di diritti di superficie e/o accordi con soggetti privati/pubblici gestori delle varie attività (Common Housing, Senior Housing e studentato).

Per quanto riguarda l'attuazione del Polo Scolastico e l'area verde compresa nell'unità funzionale 1 si farà riferimento all'utilizzo di fondi pubblici.

In sede di espressione dell'assenso preliminare la CM BO aveva chiesto di definire nell'Accordo le modalità attuative di tutti gli stralci, assicurando quindi all'interno dell'Accordo l'adeguato livello di dettaglio progettuale opportuno per ciascuna unità funzionale. Similmente, come anche indicato da Arpae Aacm, dovranno essere forniti tutti i dati ambientali necessari ad effettuare le valutazioni ambientali per l'ambito, tenendo anche conto di quanto segnalato al capitolo 2.5 della presente relazione istruttoria.

Queste integrazioni non sono state fornite

Per quanto riguarda l'adeguatezza della documentazione presentata, si rilevano varie carenze e incongruenze:

- Il documento di Valsat è stato aggiornato il 2/10/23, quindi successivamente al termine del periodo di pubblicazione.
- Analogamente, la Bozza di Accordo è stata modificata successivamente alla pubblicazione, modificando anche parametri ambientali quali la permeabilità minima.
- Non sono stati trasmessi i verbali delle sedute di CdS.
- Gli enti ambientali non si sono espressi sulla documentazione definitiva. Non è stata esplicitamente dichiarata l'applicazione del silenzio assenso.
- La valutazione degli impatti su acque di dilavamento e scarichi contenuta nel doc di Valsat si basa sul presupposto che la variante in oggetto "*andrà a contribuire alla desigillazione del lotto*". Tale valutazione è in contrasto con quanto dichiarato nella tavola AR-0007_SUP IMPERMEABILE, che evidenzia che nello stato di progetto si avrà un incremento delle superfici impermeabilizzate rispetto allo stato di fatto. E' inoltre in contrasto con quanto previsto dalle NTA e dall'Accordo, che prescrivono per l'ambito una SP minima del 45%, rendendo quindi possibile l'impermeabilizzazione di complessivi 69.884 mq, cioè 30.988 mq in più rispetto allo stato di fatto.
- Il documento di Valsat aggiornato al 2/10/2023 contiene solo alcune delle integrazioni che erano state chieste nella fase di assenso preliminare, come descritto di seguito, in relazione alle singole matrici ambientali.

Non sono state considerate alternative al progetto presentato.

Non è stato previsto un piano di monitoraggio

L'area non fa parte della rete Natura 2000. La zona ZSC più vicina "IT4050018 Area di riequilibrio ecologico Golena San Vitale", si trova ad una distanza in linea d'aria di circa 3,5km.

L'area oggetto di intervento è ubicata sul fondovalle del Reno, fra le località residenziali di San Biagio a Nord nel Comune di Casalecchio di Reno e di Borgonuovo di Pontecchio Marconi a Sud nel Comune di Sasso Marconi. Comprende gli edifici e l'area dell'ex stabilimento della ditta Alfa Wassermann Spa nel Comune di Sasso Marconi ed un'area agricola nel Comune di Casalecchio di Reno anch'essa di proprietà di Alfa Wassermann Spa.

I terreni ricadenti nel Comune di Casalecchio di Reno non subiranno trasformazioni edilizie, rimanendo destinate a verde fruibile.

Il masterplan prevede di localizzare i servizi alla persona sul lato principale di un parcheggio scambiatore, in adiacenza alla Porrettana.

A valle del fronte dei servizi si dispongono le residenze collettive, orientate assecondando le linee di massima pendenza del suolo. Ciò corrisponde all'intenzione di progetto di garantire le migliori condizioni di soleggiamento per gli alloggi, aprendo gli ambienti verso sud e chiudendoli a nord. Tale orientamento riguarda anche per le aule del plesso scolastico.

La ricettività a favore del turismo viene disposta in prossimità del sistema ferroviario metropolitano,

sfruttando in tal modo la vicinanza con la mobilità lenta e la sua sinergia con il trasporto pubblico meccanizzato.

TRAFFICO E VIABILITA'

L'area oggetto di valutazione è facilmente raggiungibile tramite la SS 64 (Porrettana) e l'autostrada del Sole (A1) grazie al nuovo casello di Sasso Marconi.

Per quanto riguarda l'accesso al comparto si prevede, in prossimità dell'attuale ingresso della fabbrica, la realizzazione di una nuova rotatoria sulla via Porrettana, al fine di evitare un aggravio ulteriore sulla rotatoria esistente realizzando al tempo stesso un accesso baricentrico all'area.

Il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) è attestato presso la stazione ferroviaria di Borgonuovo, collocata su via Cartiera a circa di 600 m dall'area di intervento e raggiungibile attraverso l'itinerario via Porrettana-via Cartiera.

La fermata bus TPER "Borgonuovo" è collocata su via Porrettana in prossimità dell'intersezione con via Moglio, a circa 400 m dall'area di intervento.

Allo stato attuale, la rete viaria circostante presenta le seguenti caratteristiche:

- via Porrettana (tratta a nord dell'intersezione con via Albani): presenza di percorso ciclopedonale protetto sul solo fronte stradale ovest;
- via Porrettana (tratta compresa tra l'intersezione con via Albani e la rotatoria di raccordo alla SS 64 Var): presenza di percorso ciclopedonale protetto sul solo fronte stradale ovest;
- via Porrettana (tratta compresa tra la rotatoria di raccordo alla SS 64 Var e l'intersezione con via Cartiera): presenza di percorso ciclopedonale protetto sul solo fronte stradale ovest (v. Figura 8: riquadro C);
- via Albani (tratta in approccio a via Porrettana): assenza di camminamenti e/o marciapiedi su entrambi i fronti stradali;
- via Cartiera (tratta in approccio a via Porrettana): presenza di marciapiedi su entrambi i fronti stradali;
- SS64 Var (tratta di raccordo alla SS 64 Porrettana): assenza di camminamenti e/o marciapiedi su entrambi i fronti stradali.

Il livello prestazionale attuale della porzione di rete intorno all'area "ex-Alfa Wassermann" risulta nel complesso accettabile in considerazione delle fasce orarie di punta analizzate e dei relativi volumi di traffico, pur con:

- transitorie fasi di rallentamento e accodamento su via Porrettana riconducibili prioritariamente alle fasi di "rosso semaforico" dell'impianto presente all'intersezione via Porrettana/via Cartiera. Tali fasi determinano saltuari rigurgiti delle code a nord sino alla rotatoria di raccordo SS 64 Var/Porrettana (che sporadicamente si estendono ancora più a nord in direzione di via Albani) e a sud sino all'altezza dell'intersezione con via Moglio (che sporadicamente si estendono ancora più a sud in direzione di via Panoramica);
- ritardi non trascurabili (con conseguenti accodamenti di entità tuttavia generalmente contenuta) in corrispondenza delle mutue manovre di immissione in sinistra (regolamentate da semplice segnaletica verticale e orizzontale) tra via Albani e via Porrettana. In relazione alle manovre di immissione da via Albani su via Porrettana (specie per quelle con svolta in sinistra) si evidenzia inoltre come siano state riscontrate in sito situazioni di criticità, in ordine al potenziale generarsi di fenomeni di incidentalità connessi al conflitto di traiettorie con i mezzi in percorrenza longitudinale della direttrice principale (via Porrettana);
- fasi (pur se transitorie e limitate ai picchi di iperpunta PM della domanda) di non trascurabile ritardo all'immissione di via Cartiera (ramo ad est della ferrovia) sul raccordo alla SS 64 Var, ascrivibili anche a impropria effettuazione di manovre di svolta in sinistra da parte dei mezzi pesanti (che, viceversa, sarebbero obbligati – come indicato da apposita

segnaletica verticale presente su via Cartiera - a effettuare sole svolte in destra).

La Valutazione previsionale del traffico è stata svolta considerando due stralci attuativi: il primo corrisponde alla "fase 0" dell'accordo di programma (finanziamento PINQUA + lotti residenziali privati) e il secondo raggruppa tutti gli altri interventi previsti dal masterplan.

Col primo stralcio si realizzerà una residenza collettiva e spazi comuni (Common housing e Senior housing) per una SU pari a 4.920 m² equivalenti a circa 60 alloggi, uno studentato di 1.000 m² di SU equivalenti a circa 30 alloggi, oltre alla residenza a libero mercato.

Al fine di stimare il traffico indotto, la Valutazione previsionale contiene, anche per il secondo stralcio, un'ipotesi dettagliata di usi previsti, con corrispondente SU di riferimento.

La Valutazione previsionale del traffico stima:

Fase 1: con riferimento alle fasce orarie di massimo carico AM e PM del tipico giorno feriale infrasettimanale (periodo lunedì-venerdì), un aumento dei flussi veicolari dell'ordine rispettivamente di ~53 e ~67 veicoli equivalenti/ora (corrispondenti ad un incremento dell'ordine del 2-2,5% rispetto ai volumi di traffico attualmente presenti sulla porzione di rete considerata);

Fase 2: con riferimento alle fasce orarie di massimo carico AM e PM del tipico giorno feriale infrasettimanale (periodo lunedì-venerdì), un ulteriore aumento dei flussi veicolari dell'ordine rispettivamente di ~407 e ~345 veicoli equivalenti/ora (corrispondenti ad un incremento dell'ordine dell' 12,5-15% rispetto ai volumi di traffico attualmente presenti sulla porzione di rete considerata).

In ragione della destinazione specifica dell'intervento (residenziale), si prevede una tipologia di flussi veicolari indotti quasi esclusivamente di tipo leggero (auto, moto), con residuali e/o marginali aliquote di flussi pesanti essenzialmente ascrivibili a pubblici servizi.

L'analisi prestazionale della rete nell'intorno dell'area di intervento è stata condotta mediante microsimulatore di traffico (piattaforma TransModeler 6.0 della Caliper) focalizzando in particolare il livello prestazionale (in termini di ritardi di manovra e di conseguenti eventuali accodamenti) delle seguenti intersezioni di controllo:

N1. intersezione Porrettana/Albani/corsello di accesso al comparto;

N2. rotonda esistente all'intersezione Porrettana/raccordo SS64 Var/Belfiore;

N3. macro-intersezione semaforizzata via Porrettana/via Cartiera/via Longara;

N4. intersezione a raso via Cartiera (ramo ad est della ferrovia)/raccordo SS64 Var.

Nello scenario di progetto (Fase 1), la porzione di rete stradale considerata presenta, a fronte dei flussi veicolari incrementali apportati dall'intervento di riqualificazione dell'area "ex-Alfa Wassermann", un livello prestazionale complessivamente adeguato.

Gli unici ritardi di una qualche rilevanza (in termini medi ponderati complessivi) interessano fisiologicamente l'intersezione Porrettana/Cartiera/Longara, indotti dalla regolazione semaforica del nodo.

La nuova rotonda di progetto si caratterizza per un livello di servizio idoneo e determina un significativo incremento potenziale delle condizioni di sicurezza dell'intersezione di via Porrettana con via Albani e il corsello di accesso all'area di intervento, grazie alla eliminazione delle mutue manovre in sinistra tra le tre direttrici.

Lo scenario di progetto di medio-lungo termine (Fase 1 + Fase 2), oltre alla realizzazione della rotonda di progetto all'intersezione tra via Porrettana, via Albani e il corsello d'accesso al nuovo comparto, si basa anche sul completamento dello "Stralcio Sud" del progetto del Nodo Ferrostradale di Casalecchio di Reno (attualmente in conclusione della fase approvativa), che consentirà la connessione diretta tra lo "Stralcio Nord" del medesimo progetto (collegamento del

raccordo autostradale di Casalecchio di Reno all'esistente Rotonda Duse in località San Biagio) attualmente in fase di cantiere ed il tratto della SS 64 Var (Nuova Porrettana) a suo tempo già realizzato nell'ambito dei lavori di ampliamento alla terza corsia della vicina autostrada. Una volta ultimata, la Nuova Porrettana nel suo complesso (tratta già attualmente realizzata + Stralcio Nord + Stralcio Sud) consentirà di collegare in maniera diretta la località di Borgonuovo (e, dunque, l'area di intervento in esame) con il raccordo autostradale di Casalecchio di Reno, offrendo un ulteriore itinerario alternativo alla Porrettana storica per gli spostamenti da/verso nord (Casalecchio di Reno/Bologna) con conseguente alleggerimento dei volumi di traffico gravanti su quest'ultima. Nella simulazione relativa allo scenario di medio-lungo termine, la porzione di rete considerata presenta, a fronte dei flussi veicolari incrementali complessivamente apportati dall'intervento di riqualificazione dell'area "ex-Alfa Wassermann" in progetto, un livello prestazionale complessivamente adeguato/soddisfacente. Si osserva come il completamento della Nuova Porrettana (e, dunque, il conseguente alleggerimento del traffico sul tracciato storico della Porrettana) apporti un non trascurabile miglioramento del livello prestazionale (rispetto allo scenario di breve-medio termine) sia dell'intersezione semaforizzata Porrettana/Carteria/Longara sia della rotatoria esistente all'intersezione Porrettana/raccordo SS64 Var/Belfiore, oltre che della rotatoria di progetto all'intersezione Porrettana/Albani/corsello di accesso al comparto.

In sede di espressione dell'assenso preliminare la CM BO aveva chiesto di massimizzare l'accessibilità ciclabile e pedonale dall'esterno al comparto attraverso la realizzazione di connessioni sicure e dirette, così come nella distribuzione interna attraverso la realizzazione di collegamenti ciclabili e pedonali dedicati, diretti e di qualità, laddove necessari per il flusso veicolare previsto ed invece attraverso la garanzia di una ciclabilità diffusa e sicura mediante il disegno di una piattaforma stradale adeguata alla convivenza delle diverse utenze ovunque possibile. In particolare era stato chiesto di riconoscere e valorizzare quali architravi dell'organizzazione della mobilità sostenibile a servizio del comparto la rete ciclabile metropolitana, rappresentata dalla Ciclovía del Sole Eurovelo 7 e dalla Linea 2 Crevalcore- Porretta Terme della Bicipolitana, insieme alla Linea S1A Porretta Terme - Bologna Centrale del Sistema Ferroviario Metropolitano e alla stazione SFM di Borgonuovo. Era stato chiesto di sviluppare con particolare cura le relazioni del comparto con il centro abitato (oltre alla necessaria connessione con la stazione di Borgonuovo) secondo un duplice orientamento progettuale. In quest'ottica risulta centrale nella progettazione l'attraversamento della Porrettana, in particolare per il collegamento del centro abitato con il nuovo plesso scolastico, considerando di introdurre per la tratta più urbana il concetto di "Asse 30" e valutando con cura l'introduzione della rotatoria affinché non diventi un elemento di cesura per la mobilità attiva. Questi aspetti non sono stati integrati.

ARIA

Non sono previsti nuovi punti di emissione legati alle caldaie per il riscaldamento domestico in quanto, allo stato di fatto della progettazione, l'intervento non prevede la realizzazione della rete di distribuzione del GAS Metano.

Tutte le utenze saranno pertanto collegate alla rete elettrica opportunamente coadiuvata da impianti fotovoltaici previsti a servizio di ogni nuova unità abitativa.

La realizzazione di impianti fotovoltaici integrati garantirà ulteriormente la riduzione dell'utilizzo da fonti di energia non rinnovabili.

Le emissioni derivanti dall'aumento del traffico veicolare potranno essere inoltre parzialmente compensate da un auspicabile utilizzo di veicoli di nuova generazione per la ricarica dei quali saranno previsti specifici accorgimenti progettuali quali la predisposizione di colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli di ultima generazione

RUMORE

L'area rientra in parte (stato di progetto, fascia di pertinenza della linea ferroviaria Bologna – Porretta Terme) in classe IV – Aree di intensa attività umana, i cui limiti di accettabilità risultano essere di 65 dB(A) per il periodo diurno e di 55 dB(A) per quello notturno, in parte (stato di progetto) in classe III – Aree di tipo misto, i cui limiti di accettabilità risultano essere di 60 dB(A) per il periodo diurno e di 50 dB(A) per quello notturno.

Nell'ambito di zonizzazione acustica del territorio comunale, lo svincolo del tracciato di variante della SS 64, così come il tracciato di 'variante' nella sua interezza, è classificato 'strada di tipo C'. Da tale attribuzione, secondo quanto previsto in merito dal D.P.R. 142/04, discendono i limiti massimi di immissione sonora ammessi per la Fascia di Pertinenza acustica 'A', di effettivo interesse nel caso in esame: 70.0 dB(A) entro il T.R. Diurno, 60.0 dB(A) entro il T.R. Notturno. Si evidenzia come le soglie sopra indicate costituiscano anche il limite massimo di immissione sonora valido per l'area in esame, secondo le disposizioni dettate dal D.M. 29 novembre 2000.

La Zonizzazione Acustica del Comune di Sasso Marconi classifica l'area in esame come classe III - aree di tipo misto.

In sede di espressione dell'assenso preliminare la CM BO aveva chiesto di fornire la valutazione previsionale acustica definitiva e il dettaglio delle opere di mitigazione necessarie.

Gli elaborati aggiornati contengono uno Studio previsionale di clima acustico (luglio 2023) dal quale si ricavano le informazioni seguenti.

Il clima acustico attualmente rinvenibile in sito risulta essere definito in misura largamente preponderante dai flussi di traffico percorrenti le infrastrutture stradali presenti: S.S. n.64 'Porrettana', il cui tracciato storico scorre immediatamente ad Ovest del sito di interesse; viabilità di collegamento fra quest'ultima ed il relativo tracciato di variante, che ne costituisce in confine Sud.

Un'ulteriore sorgente sonora di tipologia stradale avente importanza rilevante è costituita dal tracciato autostradale 'A1', che corre poche centinaia di metri ad Est del sito 'ex Alfa Wasserman'. Al confine Est si ravvisa inoltre la presenza della linea ferroviaria Bologna-Pistoia.

L'intervento di trasformazione prevede l'insediamento, nella prima fase allo studio, di funzioni prettamente residenziali, ospitate all'interno di nuovi fabbricati aventi sviluppo verticale contenuto entro n.ro 4 piani fuori terra.

L'area oggetto di trasformazione risulta essere inclusa:

- all'interno della pertinenza acustica infrastrutturale associata alla viabilità di connessione fra il tracciato storico e quello di variante della S.S. n.64 'Porrettana
- parzialmente inclusa entro la Fascia di Pertinenza acustica definita dal tracciato storico S.S. n.64
- all'interno della Fascia 'B' di pertinenza acustica ferroviaria per una porzione significativa, destinata ad ospitare i fabbricati residenziali di progetto
- in Fascia 'A' di pertinenza acustica ferroviaria per una ristretta porzione al confine Est

Il contributo energetico associato alla specifica sorgente di natura ferroviaria agente in sito e da questa trasmessa all'area oggetto di trasformazione è sostanzialmente contenuto - e comunque largamente inferiore rispetto a quanto ivi trasmesso dalla componente infrastrutturale di tipologia stradale.

Sono state condotte n.ro 5 sessioni di monitoraggio fonometrico, volte alla caratterizzazione acustica dello Stato di Fatto. I Punti di Monitoraggio sono stati scelti col criterio di maggiore rappresentatività, in relazione alle sorgenti sonore ivi agenti ed alla dislocazione dei futuri fabbricati di progetto. Si è proceduto all'acquisizione in continuo, per una estensione temporale unitaria non inferiore alle 24 ore, del parametro di livello equivalente di pressione sonora in curva di ponderazione 'A' su tempo 'breve' (short Leq su intervalli unitari pari a n.ro 15 secondi).

Ulteriori campionamenti fonometrici sono stati svolti presso i confini del sito di trasformazione, nelle

prossimità dei principali tracciati stradali e in questa occasione sono stati anche censiti i flussi di traffico gravanti sia sulla S.S. n.ro 64 'storica', sia sulla viabilità atta alla connessione fra questa ed il relativo tracciato di variante, suddivisi per tipologia di mezzo in transito.

L'acquisizione del parametro di livello equivalente di pressione sonora in curva di ponderazione 'A' è avvenuta - in questo caso - su tempo particolarmente breve (short Leq su intervalli unitari pari a n.ro 1 secondo).

Lo studio previsionale si basa sulla stima dei flussi di traffico attesi gravare sul sistema infrastrutturale circostante l'area di trasformazione di interesse; questi, sono dedotti da quanto evidenziato all'interno di elaborato tecnico specifico, denominato 'Studio degli impatti sul traffico e sulla mobilità', la cui stesura risale al mese di maggio 2023.

Il rispetto dei limiti di immissione sonora sarà conseguito con l'inserimento di un elemento schermante, volto al contenimento dell'impatto agito dalla S.S. n.64 'Porrettana', lungo la direttrice: tracciato storico / viabilità di connessione con il relativo tracciato di variante, ivi inclusa la rotonda intermedia esistente.

L'opera ipotizzata presenta estensione lineare indicativamente pari a m. 260 ed altezza dal suolo non inferiore a cm. 400, nella sua prima porzione (ovvero dal limitare Nord alla rotonda esistente, per indicativi m. 130 di lunghezza); non inferiore a cm. 500, nella sua porzione residua (ovvero dalla rotonda esistente al limitare Est).

Per quanto riguarda la presenza di opere di mitigazione già esistenti, poste a protezione del comparto residenziale 'Cà Belfiore', lo Studio evidenzia che la superficie del nuovo elemento schermante fronteggiante la viabilità, dovrà soddisfare adeguata caratteristica fonoassorbente.

La simulazione acustica effettuata evidenzia il rispetto dei valori limite di immissione di 65.0 dB(A) nel Tempo di Riferimento diurno, 55.0 dB(A) entro il Tempo di Riferimento notturno derivati dalla presenza, nella la porzione Nord-Ovest dell'insediamento 'Ex Alfa Wasserman della Fascia di Pertinenza Acustica definita dal tracciato storico della S.S. n.64.

Lo Studio specifica inoltre che *“il comparto in esame vedrà attribuzione di Classe Terza di d.u.: aree di Tipo Misto, cui corrispondono limiti assoluti di immissione sonora pari a 60.0 dB(A) /50.0 dB(A). Dalle risultanze delle elaborazioni condotte, anche raffrontate agli esiti dei monitoraggi fonometrici condotti in sito, è possibile evincere il rispetto dei relativi limiti di immissione sonora, sopraindicati. Tale determinazione è supportata anche dall'evidenza - riscontrabile previo sopralluogo diretto - concernente l'assenza di immissioni sonore derivanti da sorgenti sonore altre rispetto a quelle di tipologia prettamente infrastrutturale; questo, stante anche la lontananza del tracciato autostradale 'A1' dall'area di trasformazione stessa”*

ACQUE

In relazione alle cartografie del PTM, l'area è interessata da:

- fasce perfluviali di collina e montagna
- area di ricarica delle acque sotterranee di tipo D
- zona di protezione acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura
- corridoi ecologici multifunzionali dei corsi d'acqua
- fascia di connessione collina/pianura
- terrazzi alluvionali idrologicamente connessi al corso d'acqua

Come richiesto dalla CM BO in sede di espressione dell'assenso preliminare, è stato esplicitato nell'Accordo e nella scheda di PSC che tutti gli interventi saranno realizzati in coerenza con l'art. 5.3 del PTCP (allegato A del PTM).

Rispetto ai parcheggi interrati citati dal progetto, in sede di espressione dell'assenso preliminare la CM BO aveva chiesto di valutarne la sicurezza idraulica e dimostrarne la compatibilità con la presenza di area di ricarica della falda di tipo D, all'interno di una relazione idraulica e idrogeologica che dimostri la compatibilità dell'intervento con il contesto.

Nel documento di Valsat integrato (2/10/2023) è stato specificato che *“la realizzazione del piano di posa sfrutterà il naturale andamento dei terreni attestandosi di fatto alla quota attuale del terreno”*

Non è stata fornita una relazione idraulica.

Nelle NTA è specificato il divieto di vani e serbatoi interrati.

L'idrografia principale è rappresentata dal Fiume Reno, che dista mediamente 800/1000 m, mentre quella secondaria è costituita da rii e fossi a carattere prevalentemente stagionale (Rio dell'Asino Troiano), che vanno ad alimentare gli assi idrografici principali.

L'area non ricade negli scenari di pericolosità del PGRA, né per quanto riguarda il reticolo naturale Principale e Secondario, né per quanto riguarda il reticolo naturale secondario e non è soggetta al controllo degli apporti d'acqua.

Le acque meteoriche di dilavamento delle nuove aree impermeabili saranno convogliate direttamente nel vicino “Rio dell'Asino”.

Dagli elaborati allegati al vecchio PUA emergevano problemi di officiosità idraulica per il Rio dell'Asino in corrispondenza delle intersezioni con la SS64 Porrettana, la linea ferroviaria, l'Autostrada A1 e altri manufatti di attraversamento a monte della confluenza, in sinistra idraulica, al fiume Reno.

Il documento di Valsat riporta che, come prescritto nei precedenti pareri rilasciati dall' Autorità di Bacino prot. N. 19315 del 19/12/2014 e successivo prot. N. 19222 del 23/12/2015, si dovrà prevedere nelle successive fasi della progettazione ad una generale risezionamento del Rio dell'Asino con la creazione di un'ideonea cassa di espansione in linea nella area subito a monte della linea ferroviaria Bologna – Pistoia.

In sede di espressione dell'assenso preliminare la CM BO, in accordo con ARPAE AACM, aveva chiesto di verificare che il progetto fosse ancora adeguato e di fissare i tempi dell'intervento di adeguamento

Queste integrazioni non sono state fornite.

Con riferimento al precedente parere HERA n. 17952 del 25/11/2014, le sole acque nere originate dai nuovi fabbricati residenziali verranno recapitate direttamente al depuratore comunale di Borgonuovo, previa verifica dell'effettiva capacità del depuratore comunale ad accogliere e trattare i nuovi reflui originati dall'insediamento.

In sede di espressione dell'assenso preliminare la CM BO aveva evidenziato la prescrizione di Arpae Apam di verificare, a cura dell'Amministrazione Comunale e del Gestore del Servizio idrico Integrato, la sostenibilità idraulica delle nuove portate di acque reflue urbane al depuratore di Borgonuovo di Pontecchio nonché definire la capacità idraulica residua dell'impianto al fine di potere programmare in tempo utile eventuali azioni correttive necessarie sulla rete e/o sull'impianto di trattamento. Il cronoprogramma dei lavori del progetto di cui trattasi dovrà essere comunque adeguato ai tempi di realizzazione degli eventuali interventi correttivi necessari.

Nel documento di Valsat aggiornato (2/10/2023) è stato specificato che il recapito delle sole acque nere originate dai nuovi fabbricati residenziali direttamente al depuratore di Borgonuovo risulta confermato dal nuovo parere HERA n. 61384-23253 del 03/07/2023 espresso alla conferenza dei servizi preliminare del 18/05/2023.

Inoltre, in considerazione del fatto che tale realizzazione comporti la necessità di effettuare un attraversamento ferroviario, nelle successive fasi della progettazione si dovrà procedere con la richiesta ed ottenimento di tutte le autorizzazioni necessarie al fine di poter convogliare le acque

nere del nuovo comparto direttamente all'impianto depurativo presente a sud-est del comparto.

La valutazione degli impatti su acque di dilavamento e scarichi contenuta nel doc di Valsat si basa sul presupposto che la variante in oggetto *“andrà a contribuire alla desigillazione del lotto e alla diminuzione delle “isole di calore” incrementando in modo significativo le aree verdi e permeabili, pertanto si ritiene che, allo stato attuale della progettazione, non si andranno a delineare ulteriori criticità rispetto all'apporto di acque meteoriche”*.

In sede di espressione dell'assenso preliminare la CM BO aveva chiesto di specificare le prescrizioni relative alla permeabilità minima del comparto nel PSC e di approfondire la ricognizione delle superfici permeabili di progetto, chiarendo, come anche richiesto da Arpa Aacm, se la rigenerazione dell'area comporti o meno un miglioramento della permeabilità complessiva.

Nella documentazione integrativa presentata il 2/10/2023 è presente anche la tav. AR-0007_SUP IMPERMEABILE, dalla quale si ricava che la superficie impermeabile del comparto allo stato attuale è pari a 38.896 mq (circa il 30% della ST).

La superficie impermeabile allo stato di progetto risulta invece pari a 41.092 mq (circa il 32% della ST).

Non si verifica quindi la desigillazione che era stata dichiarata tra gli obiettivi del progetto, infatti la superficie impermeabile viene incrementata di 2.196 mq).

Inoltre la Bozza di Accordo di Programma 03/10/2023 prescrive una SP minima pari a solo il 45% della ST, rendendo quindi possibile impermeabilizzare fino al 55% della ST, con un incremento di ulteriori 28.791 mq rispetto a quanto valutato in sede di Valsat.

Per quanto riguarda la qualità delle acque sotterranee, il documento di Valsat riporta che *“le analisi condotte nell'ambito del precedente PUA mostrano:*

- *che il terreno non pare interessato da fenomeni diffusi di contaminazione (è stato infatti riscontrato un lieve superamento delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione per le zone A destinate a verde pubblico privato e residenziale relativamente al parametro Idrocarburi leggeri in un unico punto di indagine eseguito nei pressi dell'ex depuratore aziendale alla profondità di 3,1 - 4 mt.);*
- *che la falda sotterranea è risultata, nella sola prima campagna di indagine, contaminata da Idrocarburi, Piombo e Manganese mentre la seconda campagna di indagine, alla quale Arpa non ha presenziato, non ha evidenziato il superamento delle CSC relativamente agli Idrocarburi ed al Piombo confermando la sola presenza del Manganese;*
- *le trincee esplorative hanno escluso la presenza di cisterne interrate.*

Come per la matrice “Suolo e Sottosuolo” ulteriori indagini dovranno necessariamente proseguire dopo la demolizione delle strutture ex industriali”.

SUOLO E SOTTOSUOLO

L'area in esame è ubicata nella fascia collinare pedeappenninica caratterizzata da lievi ondulazioni che degradano progressivamente in direzione Nord verso l'alta Pianura Padana.

Più esattamente, l'intero areale si attesta ad una quota compresa tra 68,00 m e 87,00 m s.l.m., in una fascia pressoché pianeggiante o scarsamente acclive (2,5+3,5 %), con lieve pendenza verso Est-Sud/Est, a ridosso della strada statale n. 64 – Porrettana.

Da un punto di vista geo-litologico, secondo quanto riportato nella Carta Geologica che copre il territorio della Regione Emilia - Romagna l'area oggetto di intervento ricade in parte all'interno dei terreni classificati come appartenenti a conoide torrentizia inattiva (i2), costituiti da depositi alluvionali recenti prevalentemente ghiaiosi a forma di ventaglio aperto verso valle, e in parte nei terreni appartenenti alla Successione neogenico quaternaria del margine appenninico padano (Subsistema di Ravenna, AES8 e Unità di Modena, AES8a), costituiti da ghiaie passanti a sabbie

e limi organizzati in numerosi ordini di terrazzi alluvionali. La fascia montuosa presente a Ovest dell'area in esame risulta invece caratterizzata dalla presenza dei terreni appartenenti alla Formazione di Monghidoro (MOH), appartenenti alle Unità liguri, e costituiti da torbiditi arenaceo pelitiche in strati generalmente spessi con rapporto A/P di circa 2/1.

Per quanto riguarda la profondità della falda, attinente alle aree limitrofe, questa è stata fissata, sulla base dei rilievi eseguiti, a 1,50÷3,00 m dal p.c. per la porzione superficiale, mentre la falda di profondità assume, invece, una maggiore quota, mediamente 20,00÷22,00 m rispetto al p.c.

La geomorfologia del sito è inserita nella categoria T1 (area di morfologia pianeggiante, pendii e rilievi isolati con inclinazione media $i \leq 15^\circ$) a cui è associato un coefficiente di amplificazione topografica pari a 1,0. Nell'area in esame le valutazioni analitiche hanno permesso di stabilire l'assenza di fattori predisponenti fenomeni di liquefazione.

Nel 2013 è stato redatto un piano di caratterizzazione dei terreni.

Il documento di Valsat della proposta attuale riporta che: *“Il piano di caratterizzazione del precedente PUA (Art Science Center ASC) aveva ricevuto il sostanziale placet positivo di ArpaE prot. 1774 del 08/02/2016 (dopo anche alcune attività di approfondimento in corso di istruttoria svolte in contraddittorio anche dai tecnici ARPAE); dato che l'oggetto dell'istruttoria (verifica di potenziali contaminazioni delle matrici suolo/sottosuolo/acque nel sedime dell'ex insediamento industriale) coincide con l'oggetto del progetto attuale, non si procederà con ulteriori indagini.*

Si segnala tuttavia, che ulteriori attività di indagine, soprattutto sulla matrice sottosuolo, dovranno essere condotte a conclusione delle attività di demolizione dei manufatti industriali, delle pavimentazioni e delle fondazioni, compreso il sedime dell'impianto di depurazione, per verificare eventuali contaminazioni attualmente non rilevabili; attività, in carico al proponente privato.”

La Bozza di Accordo di Programma, nel testo modificato del 2/10/23, all'art. 8 prevede, tra gli impegni a carico del soggetto privato:

- *“provvedere, a proprie cure e spese, alle demolizioni degli edifici attualmente insistenti sulle Aree AW, allo smaltimento delle macerie e alle eventuali bonifiche, fermo restando il soggetto privato avvierà le demolizioni degli edifici attualmente insistenti sulle medesime aree, lo smaltimento delle macerie e le eventuali bonifiche, esclusivamente a seguito della formale conclusione del presente e, dunque, in adempimento e attuazione dell'AdP stesso, entro 3 (tre) mesi dalla formale conclusione del medesimo AdP”.*
(...)
- *preso atto che l'Accordo riguarda interventi di rigenerazione urbana su sito industriale dismesso, e che la presenza di manufatti edilizi ha impedito lo svolgimento di complete indagini sullo stato delle matrici ambientali suolo, sottosuolo e acque sotterranee, il soggetto privato si impegna a farsi carico degli oneri tecnici ed economici per l'esecuzione di un eventuale piano di indagine, definito in fase di istruttoria della ValSat del presente Accordo, finalizzato alla verifica di eventuali contaminazioni delle suddette matrici, che possano essere originate dalla cessata attività produttiva; il piano di indagine dovrà essere attuato entro due mesi dal completamento delle opere di demolizione;*
- *il soggetto privato si impegna altresì, in caso di contaminazione (ovvero del superamento delle soglie di CSC relative alle nuove destinazioni d'uso del comparto, secondo la vigente normativa) ad eseguire le necessarie opere di bonifica, sostenendone oneri autorizzativi, tecnici ed economici, conformandosi alle indicazioni della ValSat e alle prescrizioni eventualmente impartite dagli enti preposti, nel minor tempo tecnicamente possibile”.*

In sede di espressione dell'assenso preliminare la CM BO aveva evidenziato la necessità di indicare esplicitamente nella Valsat la prescrizione di ArpaE Apam di procedere all'esecuzione di ulteriori 4 campagne con frequenza trimestrale nella rete piezometrica esistente

L'integrazione è stata effettuata specificando però che *“la frequenza delle analisi richieste dovrà essere compatibile con i tempi di realizzazione delle opere di progetto”*.

VERDE

Dopo anni di abbandono, l'area industriale è stata invasa da vegetazione spontanea, che ha raggiunto lo sviluppo arboreo, a cui si aggiungono alcune preesistenze arboree (soprattutto pioppi ibridi di grande diametro).

In virtù di ciò si è scelto di procedere con un censimento speditivo dello stato dei luoghi e non analitico (rilievo e conteggio delle alberature) fatti salvi gli esemplari preesistenti.

L'analisi si conclude con la restituzione di un report fotografico, da dove si evince lo stato di conservazione delle aree ed un elaborato planimetrico indicante i punti di presa fotografica.

Non si segnala per l'area in esame la presenza di alberature di carattere monumentale o di valore paesaggistico o ambientale rilevante, né formazioni vegetali soggette a tutela o vincolo ai sensi della vigente normativa di settore.

In relazione alle dimensioni dell'area ed all'uso pregresso dei luoghi, il rilievo del verde condotto ha individuato tre macro zone caratterizzate da:

1. area industriale; l'insieme delle consistenze vegetali interne al perimetro dell'area produttiva e correlate alla struttura industriale esistente, pertanto tutte quelle superfici pertinenti agli edifici e di collegamento fra le singole strutture;
2. fasce arborate; le formazioni vegetali lineari, sviluppate lungo confini naturali (come il corso d'acqua) o artificiali (rilevati ferroviari e stradali, recinzioni) che caratterizzano l'area;
3. aree agricole, ancora oggetto di coltivazione, prevalentemente a foraggiere.

Il documento di Valsat specifica che l'area ricade all'interno della “Fascia di connessione collina/pianura” dove, per gli interventi di rigenerazione si prevede:

“[...] 10. (I) Il potenziamento della dotazione ambientale e il consolidamento delle connessioni ecologiche devono avvenire prioritariamente attraverso un insieme integrato di interventi comportanti:

- a) l'incremento delle aree boscate e delle fasce arboree e arbustive;*
- b) la riqualificazione ambientale delle aree degradate, la deframmentazione con ripristino di varchi funzionali alle connessioni ecologiche e la rimozione degli elementi detrattori;*
- c) l'applicazione di misure di mitigazione degli interventi urbanistici e infrastrutturali;*
- d) la realizzazione di fasce arboree/arbustive, anche in funzione di protezione delle aree agricole dagli inquinanti, nelle fasce di ambientazione delle infrastrutture viarie;*
- e) la realizzazione di alberature lungo i percorsi ciclabili e i tratti della viabilità extraurbana e di filari e siepi in area agricola al fine di articolare un reticolo arboreo che, ovunque sia possibile, ripercorra i segni storici.”*

Il documento di Valsat sottolinea comunque che il progetto (sia per le demolizioni dell'impianto industriale sia per il layout delle nuove urbanizzazioni) è incompatibile con la salvaguardia delle alberature e della vegetazione presenti (salvo isolate eccezioni da valutare caso per caso), di cui sarà da prevedere l'abbattimento, e la restituzione di una equivalente fitomassa nell'ambito delle opere di urbanizzazione.

In sede di espressione dell'assenso preliminare la CM BO aveva chiesto di fornire il bilancio degli abbattimenti e dei nuovi impianti arborei previsti.

Questa integrazione non è stata fornita.

PAESAGGIO

La porzione d'ambito localizzata nel Comune di Sasso Marconi nella zona a nord – est del PUA a ridosso del Rio dell'Asino e della Ferrovia BO-PT è classificata dal vigente PSC come: “Zone di

particolare interesse paesaggistico-ambientale (art. 8.20 Sasso Marconi / art. 7.3 PTCP)” e come “Salvaguardia della discontinuità del sistema insediativo e delle visuali dalle infrastrutture per la mobilità verso il territorio rurale e collinare (art. 8.30 PSC / art. 10.10 PTCP).

Nelle successive fasi della progettazione, nella porzione di area soggetta a vincolo paesaggistico è previsto un intervento di rimodellazione dei terreni per la creazione di una cassa di espansione del Rio dell’Asino derivante dagli studi idraulici ad esso afferenti e richiesta dall’ Autorità di Bacino Reno della Regione Emilia Romagna.

In fase di realizzazione le opere di sistemazione idraulica da prevedersi per il rio dell’Asino dovranno seguire le prescrizioni contenute all’interno del parere favorevole espresso sul PUA 2014 (prot. N. 19067 del 10/12/2015) dalla “Soprintendenza Belle arti e paesaggio per le province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Ferrara”.

Non è stato fornito il parere della Soprintendenza sugli interventi oggetto dell’Accordo di Programma.

ARCHEOLOGIA

Gli strumenti urbanistici, con riferimento alla componente ambientale in analisi, su scala provinciale riportano una prima indicazione sulla risorsa storica del predetto tratto stradale di cui l’art. 8.5 del PTCP racchiude alcune direttive che vengono dettagliate a livello locale.

- Edifici di interesse storico tipologico (art. 5.3.2 PSC Sasso Marconi)
- Edifici di interesse storico testimoniale soggetti a RV (art. 5.3.3 e art. 9.67 PSC)
- Viabilità storica (Tav. 5)
- Principali canali storici (Tav. 5)

La progettazione urbanistica del comparto non prevede interventi su elementi storici lasciando inalterato il tracciato stradale antistante l’area di progetto.

Nelle fasi successive della progettazione si dovrà tener conto delle prescrizioni riportate nel nulla osta rilasciato sul PUA 2014 dalla soprintendenza per i beni Archeologici dell’Emilia Romagna (prot. N. 17496 del 19/11/2014), che nel dettaglio impone che:

- *tutte le operazioni di escavazione superiori alla profondità di m 1/1,20 dovranno essere eseguite con controllo in corso d’opera a cura di archeologo specializzato, che opererà con la direzione scientifica della scrivente Soprintendenza, senza che alcun onere gravi su quest’ultima;*
- *nel caso di rinvenimento di elementi strutturali e o comunque situazioni stratigraficamente rilevanti, la rimozione del terreno dovrà procedere con le tecniche dello scavo archeologico via via concordate con il funzionario territoriale di questa Soprintendenza;*
- *ogni operazione di carattere archeologico dovrà essere documentata fotograficamente e graficamente;*
- *gli eventuali materiali mobili a rilevanza archeologica rinvenuti nello scavo dovranno essere sottoposti alle operazioni preliminari di lavaggio, documentazione fotografica e precatalogazione.*

Non è stato fornito il parere della Soprintendenza sugli interventi oggetto dell’Accordo di Programma.

ELETTROMAGNETISMO

L’area è interessata dalla presenza dell’Elettrodotto TERNA Rete Italia S.p.A. a 321 kV n. 867 “Tre Madonne - Casalecchio” tratto in semplice terna campate 22 - 23 - 23B, interferente con una Linea MT ENEL Distribuzione in Comune di Casalecchio di Reno.

Con lettera del 7 agosto 2013 (Prot. TRISPANE / P20130000337), la Società Terna Rete Italia S.p.A. - Direzione Territoriale Nord Est comunica i dati relativi alla definizione della distanza di prima approssimazione (Dpa) e dell’area di prima approssimazione (Apa) generata dall’incrocio tra le linee Elettrodotto a 321 kV n. 867 “Tre Madonne - Casalecchio” tratto in semplice terna campate

22 - 23 - 23B, interferente con Linea MT ENEL Distribuzione, in Comune di Casalecchio di Reno (BO).

In sede di espressione dell'assenso preliminare la CM BO aveva chiesto di confermare che questi dati sono ancora attuali.

La conferma non è stata fornita.

Per il comparto "ex-Alfa Wassermann " l'intervento, allo stato attuale delle progettazioni, non identifica l'installazione di fonti di campi elettromagnetici differenti dalle normali opere impiantistiche necessarie all'alimentazione elettrica delle abitazioni di futura realizzazione (si vedano elaborati grafici di progetto).

Tutte le linee elettriche esistenti e di progetto sull'ambito saranno interrato e collegate ai manufatti di trasformazione esterni al comparto.

La fattibilità dell'intervento valutata in relazione allo studio della rete elettrica esistente, così come il posizionamento all'interno del lotto, dovrà essere comunque concordata con l'Ente Gestore in sede di presentazione dei titoli edilizi per la realizzazione delle opere di urbanizzazione.

In fase di progettazione esecutiva degli interventi dovranno essere valutate, in conformità a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, eventuali ulteriori installazioni in grado di produrre campi elettromagnetici, che dovranno essere oggetto di specifica valutazione al fine di rispettare le DPA prescritte per legge

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sulla documentazione definitiva di progetto non sono stati espressi pareri dai soggetti competenti in materia ambientale.

E' pervenuta una comunicazione di **AUSL** (del 26/09/2023, PG 56531 della CM BO), nella quale AUSL ricorda che, in relazione ai precedenti invii, aveva segnalato l'impossibilità di potere accedere ai documenti. Considerato che soltanto in questa occasione detti documenti risultano visibili, considerata la mole dei documenti e considerato i tempi richiesti, particolarmente ristretti, che impediscono una chiara presa visione sia dei documenti medesimi sia della storia a loro relativa, comunica che non è possibile rispondere alla richiesta di parere. Ricorda che gli interventi proposti devono essere compatibili con la normativa vigente, riportando a tal proposito alcuni richiami normativi, senza pretesa di esaustività.

Sulla documentazione preliminare di progetto si sono espressi i seguenti enti, con pareri tutti in atti al PG 58227/2023 della CM BO:

Hera spa (parere del 21/06/2021) esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso.

VVFF (comunicazione del 31/05/2023,) comunica che nella documentazione trasmessa non risulta esserci alcuna istanza relativa alle procedure di prevenzione incendi.

Aeronautica militare (comunicazione del 12/06/2023, PG) comunica di non aver riscontrato interferenze con l'oleodotto militare.

Autostrade per l'Italia (comunicazione del 15/06/2023, PG) evidenzia che la documentazione trasmessa non dà contezza della distanza delle opere proposte dalla proprietà autostradale, oltreché della fascia di rispetto correttamente computata che, in linea con quanto definito dall'art. 3 punto 22) del D.L.vo n. 285 del 30/04/1992, va misurata a partire dal confine della proprietà autostradale (non coincidente con il limite pavimentato del nastro autostradale).

Da una rilevazione approssimativa effettuata sugli elaborati, le opere previste risultano poste nelle vicinanze della bretella SS64var di proprietà della Scrivente; pertanto, nelle successive fasi di sviluppo del progetto, è necessario produrre opportuni elaborati descrittivi (piante e sezioni

quotate) che diano evidenza delle effettive distanze degli interventi in progetto rispetto alla proprietà autostradale e l'area vincolata alla inedificabilità. Richiama infine nel dettaglio le norme in tema di fascia di rispetto a cui attenersi nel prosieguo dell'attività pianificatoria:

1. La fascia di rispetto deve essere dimensionata in funzione della classificazione della strada.
2. Qualsiasi tipo di intervento previsto in adiacenza all'infrastruttura autostradale dovrà risultare conforme a quanto stabilito, in merito alle fasce di rispetto, dal Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30.04.92 n. 285) e dal relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. 16.12.92 n.495), oltreché dalle Circolari ANAS – IVCA n° 109707-P del 29/07/2010 e n° 86754-P del 16/06/2011. Si fa altresì presente che la larghezza della fascia di rispetto autostradale deve essere misurata a partire dal limite catastale di proprietà autostradale, prendendo in considerazione tutte le pertinenze autostradali e non solo in riferimento all'asse autostradale corrente
3. Per quanto riguarda eventuali previsioni di aree destinate a parcheggi, strade, piste pedonali e ciclabili, si considerano autorizzabili all'interno dei 30 m dal limite della proprietà autostradale le sole opere non costituenti edificazione, cioè, realizzate con tecniche che attribuiscono alle stesse un carattere di mobilità tale da escludere la qualifica di manufatto (es. "autobloccanti"). Diversamente, se realizzate con un pacchetto stradale standard in cls, misto cementato o bitume, aventi cioè carattere definitivo, sono autorizzabili solo a partire dalla distanza di 30 m.
4. Per le trasformazioni urbanistiche con modifiche della destinazione d'uso delle aree, si ricorda che il vincolo di inedificabilità in fascia di rispetto autostradale di cui ai riferimenti normativi indicati al punto 1), oltre che finalizzato ad evitare la costruzione di volumi edilizi, deve intendersi correlato anche alla destinazione d'uso delle aree, per le quali qualsiasi ipotesi di variazione di destinazione non dovrà determinare pregiudizio e/o aggravio dei costi espropriativi riconducibili ad eventuali futuri interventi di ASPI sulle aree medesime. Pertanto, la Scrivente non ritiene accettabile un'eventuale riduzione della fascia di rispetto attuata tramite variazione allo strumento urbanistico.
5. In merito agli interventi eventualmente previsti in fascia di pertinenza acustica autostradale o comunque potenzialmente soggetti al rumore autostradale, dovrà valere altresì quanto indicato nell'art. 8 del D.P.R. 142/04 (Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare): in particolare, nel caso di infrastrutture esistenti, gli interventi di risanamento acustico per il rispetto dei limiti di cui agli articoli 4, 5 e 6 dello stesso D.P.R. rimarranno a carico del titolare della concessione edilizia o del permesso di costruire, se rilasciata dopo la data di entrata in vigore del decreto stesso. Anche la fascia di pertinenza acustica, come previsto dall'art.1 comma 1 lettera n) del D.P.R. 142/04, si intende misurata a partire dal confine stradale e quindi dal limite di proprietà, prendendo peraltro in considerazione tutte le pertinenze autostradali e non solo la piattaforma autostradale corrente.
6. In ogni caso, la realizzazione di qualunque eventuale opera interferente con le pertinenze autostradali e le relative fasce di rispetto, anche laddove ricadente tra le tipologie ammesse dalle succitate disposizioni, dovrà essere sottoposta alla preventiva approvazione di ASPI e dell'attuale concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

ARPAE APAM (parere del 20/06/2023). Tale parere è già stato preso in considerazione nell'istruttoria relativa alla fase di assenso preliminare, inviata alla CM BO con PG/2023/110437.

Si richiamano le prescrizioni espresse da ARPAE APAM in quell'occasione:

- "procedere all'esecuzione di ulteriori 4 campagne con frequenza trimestrale nella rete piezometrica esistente mirate a:
 - a. confermare origine naturale dei valori di Ferro e Manganese rilevati nelle due campagne di monitoraggio eseguite nel 2014;
 - b. confermare assenza di potenziale contaminazione da idrocarburi rilevati con

concentrazione superiore alle CSC nella campagna di monitoraggio eseguita nel luglio 2014 e rilevata con concentrazioni prossime alle CSC nella campagna di novembre 2014.

I prelievi dovranno essere eseguiti con modalità dinamica e a basso flusso (metodologia low flow EPA/540/S-95/504).

Si richiede inoltre di provvedere alla livellazione dei boccafori per poter valutare la direzione di deflusso della falda freatica.

- Per l'immissione della nuova rete bianca separata di acque reflue urbane nel Rio dell'Asino devono essere preventivamente acquisite la Concessione Demaniale e l'Autorizzazione Unica Ambientale.
- Dovranno essere realizzati sistemi di accumulo delle portate meteoriche ricadenti sulle coperture e finalizzati all'alimentazione di rete non potabile per gli usi non pregiati (scarichi wc, irrigazione, eventuali usi industriali).
- Ai fini di una maggiore sostenibilità dell'intervento, dovrà essere massimizzato l'utilizzo di pavimentazioni permeabili per gli stalli dei parcheggi pubblici e privati ed i percorsi pedonali e ciclabili. Dovrà inoltre essere valutata l'adozione di sistemi di drenaggio delle portate di acque meteoriche non a potenziale contaminazione ai fini della massima permeazione nel terreno tenendo comunque presente che è necessario mantenere almeno un minimo di 1 metro di terreno tra il fondo dei volumi drenanti ed il livello massimo dell'acquifero più superficiale. Si richiamano a tale scopo le linee guida disponibili sul sito della Regione "Liberare il suolo". Linee guida per migliorare la resilienza ai cambiamenti climatici negli interventi di rigenerazione urbana" PROGETTO SOS4LIFE SAVE OF SOIL FOR LIFE (sett. 2020). Sono comunque fatte salve eventuali diverse prescrizioni cogenti su aree contaminate.
- Le isole ecologiche e le aree di carico e scarico dovranno comunque essere idraulicamente confinate e dotate di rete di raccolta connessa alla rete nera separata di progetto
- Dovrà essere verificata a cura dell'Amministrazione Comunale e del Gestore del Servizio idrico Integrato la sostenibilità idraulica delle nuove portate di acque reflue urbane al depuratore di Borgonuovo di Pontecchio nonché definita la capacità idraulica residua dell'impianto al fine di potere programmare in tempo utile eventuali azioni correttive necessarie sulla rete e/o sull'impianto di trattamento. Il cronoprogramma dei lavori del progetto di cui trattasi dovrà essere comunque adeguato ai tempi di realizzazione degli eventuali interventi correttivi necessari.
- Il progetto esecutivo dovrà conformarsi alla normativa regionale vigente, DGR 19 OTTOBRE 2020 n. 1383 (modifica delle DGR. 967/2015 e DGR 1715/2016) in relazione ai requisiti minimi di prestazione energetica degli edifici di nuova costruzione.
- Gli impianti di illuminazione dovranno essere realizzati nel rispetto di quanto previsto dalla LR 19/2003 e dalla DGR1732/2015.
- Gli impianti di illuminazione dovranno essere realizzati in conformità a quanto normato dalla LR 29 settembre 2003, n. 19 e DGR 1732/2015.
- All'interno delle estensioni delle DPA non dovranno essere realizzate aree gioco e/o aree verdi attrezzate e comunque luoghi e/o spazi destinati ad una permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere.
- Nelle successive fasi progettuali e comunque prima dovrà essere aggiornata la Valutazione di clima/Impatto acustico finalizzata ad accertare il rispetto dei limiti di immissione assoluti che dovranno essere conformi ai limiti individuati dalla classificazione acustica comunale differenziata per le classi di appartenenza su cui insistono le diverse destinazioni d'uso. Qualora le risultanze della documentazione acustica dovessero accertare criticità in relazione ai limiti fissati, dovranno essere predisposte e realizzate le necessarie mitigazioni prima dell'insediamento degli usi.

- In fase di cantierizzazione delle opere dovranno essere adottati idonei sistemi di abbattimento delle polveri oltre ed una congrua frequenza di pulizia della viabilità pubblica in entrata ed uscita dal cantiere la cui estensione dovrà essere definita in accordo con i competenti uffici comunali.
- Terre e rocce di scavo dovranno essere gestite in conformità a quanto disposto dal DPR 120/2017.

Non hanno espresso parere sugli elaborati definitivi:

- Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Bologna
- Agenzia Territoriale dell'Emilia Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti
- Enel
- Ausl
- Arpae
- Telecom
- Aeronautica militare
- Autostrade per l'Italia
- SNAM
- Autorità di Bacino
- Consorzio della Bonifica renana
- Soprintendenza Beni Archeologici

PRESO ATTO CHE

in attuazione alle Delibere di Giunta Regionale n. 1795 del 31/10/2016 e n. 1407 del 07/08/2023, 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 Accordo di Programma per la realizzazione di opere di interesse pubblico nel Comune di Sasso Marconi finanziate con le risorse dello strumento europeo NEXT GENERATION EU finanziamento statale nell'ambito dei cosiddetti fondi "PINQuA", con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

L'area oggetto di analisi riguarda una parte dell'area AN.1 situata nel Comune di Sasso Marconi, di proprietà della società Alfa Wassermann, in parte interessata dalla presenza di un edificio originariamente destinato alla produzione di principi attivi per prodotti farmaceutici.

La sede è stata dismessa e abbandonata verso la metà degli anni '90, a fronte di una delocalizzazione delle attività principali.

L'area è stata candidata al Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQUA) e il progetto ha ottenuto un finanziamento di cui è beneficiaria la Città Metropolitana, mentre il Comune di Sasso Marconi è il soggetto attuatore dell'intervento finanziato.

La modifica cartografica del PSC e del RUE consiste nella ripermimetrazione dell'ambito AN.1, in riduzione rispetto al vigente, in modo tuttavia da ricomprendere tutte le aree che sono state

oggetto della progettazione preliminare PINQUA.

La modifica normativa riguarda la scheda di riferimento dell'ambito AN.1, al fine di ridefinire i parametri urbanistici ed edilizi, gli usi e l'edificabilità ammessa.

L'edificazione si svilupperà esclusivamente nella porzione dell'ambito interno al perimetro del territorio urbanizzato già individuato dal PSC.

La restante porzione di area, compresa nel perimetro del "territorio urbanizzabile", sarà destinata ad aree verdi pubbliche con l'attraversamento di connessioni ciclo-pedonali.

Le NTA in variante dell'Ambito AN.1 (versione del 2/10/2023) prevedono una Superficie utile massima di 32.020 mq, su una Superficie territoriale di 127.061 mq, con permeabilità $\geq 45\%$.

Una parte della ST, pari a 10.888 mq, corrisponde a un lotto privato, con una capacità edificatoria pari a 4.920 mq di SU per edilizia residenziale privata.

Il primo stralcio attuativo, che corrisponde al progetto dell'opera pubblica oggetto del presente accordo, sarà costituito dalla realizzazione del Common Housing e dall'asilo nido di comunità, degli spazi pertinenziali esterni, dalle opere di urbanizzazione costituite dalla rotatoria sulla via Porrettana, dalla viabilità di penetrazione e dai parcheggi pubblici nelle quantità collegate agli usi previsti.

Nel medesimo stralcio è prevista l'attuazione dell'intervento di edilizia residenziale privata comprensivo degli spazi pertinenziali e della quota di viabilità e di parcheggi pubblici atti a rendere funzionalmente autonomo il lotto.

In relazione alle cartografie del PTM, l'area è interessata da:

- fasce perfluviali di collina e montagna
- area di ricarica delle acque sotterranee di tipo D
- zona di protezione acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura
- corridoi ecologici multifunzionali dei corsi d'acqua
- fascia di connessione collina/pianura
- terrazzi alluvionali idrologicamente connessi al corso d'acqua

Per quanto riguarda il procedimento di Valsat si rileva che:

- il documento di Valsat risulta aggiornato al 2/10/23, quindi successivamente al termine del periodo di pubblicazione;
- anche la Bozza di Accordo risulta modificata successivamente alla pubblicazione, intervenendo anche sui parametri ambientali, quali la permeabilità minima;
- non sono stati trasmessi i verbali delle sedute di CdS;
- non sono stati forniti i pareri degli enti ambientali sulla documentazione definitiva e non è stata esplicitamente dichiarata l'applicazione del silenzio assenso.

Si rimanda all'autorità competente la verifica della correttezza del procedimento in oggetto.

Parte delle integrazioni richieste come condizione per l'assenso preliminare non sono state fornite.

Le principali integrazioni mancanti riguardano:

- le modalità attuative di tutti gli stralci e i dati ambientali necessari ad effettuare le valutazioni ambientali per tutto l'ambito nel suo complesso;
- le connessioni ciclopedonali del comparto con il centro abitato (oltre alla necessaria connessione con la stazione di Borgonuovo) e l'attraversamento della Porrettana, in particolare per il collegamento del centro abitato con il nuovo plesso scolastico;
- la verifica dell'attualità del progetto di risonamento del Rio dell'Asino comprensiva della specificazione dei tempi dell'intervento;
- il bilancio degli abbattimenti e dei nuovi impianti arborei previsti;
- la conferma dell'attualità dei dati sulle sorgenti di campi elettromagnetici.

Si raccomanda di fornire tutte le integrazioni sopra elencate in fase di approvazione dandone

esplicito riscontro nella dichiarazione di sintesi.

La valutazione degli impatti su acque di dilavamento e scarichi contenuta nel doc di Valsat si basa sul presupposto che la variante in oggetto *“andrà a contribuire alla desigillazione del lotto e alla diminuzione delle “isole di calore” incrementando in modo significativo le aree verdi e permeabili, pertanto si ritiene che, allo stato attuale della progettazione, non si andranno a delineare ulteriori criticità rispetto all’apporto di acque meteoriche”*.

Tale valutazione contrasta con:

- la tavola AR-0007_SUP IMPERMEABILE, che evidenzia che nello stato di progetto si avrà un incremento delle superfici impermeabilizzate rispetto allo stato di fatto (+2.196 mq);
- le NTA e l’Accordo, che prescrivono per l’ambito una SP minima del 45%, rendendo quindi possibile l’impermeabilizzazione di complessivi 69.884 mq, cioè 30.988 mq in più rispetto allo stato di fatto.

Al riguardo si rileva inoltre che nella tav. “AR-0007_SUP IMPERMEABILE” i parcheggi pertinenziali vengono conteggiati tra le superfici permeabili, mentre le NTA riportano che *“la pavimentazione dei parcheggi di pertinenza sarà preferibilmente in masselli autobloccanti semipermeabili”*.

Queste incongruenze tra quanto dichiarato nel documento di Valsat e quanto previsto dalle norme di attuazione assumono ulteriore rilevanza considerando che le acque meteoriche di dilavamento delle nuove aree impermeabili saranno convogliate direttamente nel vicino “Rio dell’Asino”, per il quale, gli elaborati allegati al vecchio PUA avevano evidenziato problemi di officiosità idraulica in corrispondenza delle intersezioni con la SS64 Porrettana, la linea ferroviaria, l’Autostrada A1 e altri manufatti di attraversamento a monte della confluenza, in sinistra idraulica, al fiume Reno.

A questo riguardo il documento di Valsat riporta che, come prescritto nei precedenti pareri rilasciati dall’ Autorità di Bacino prot. n. 19315 del 19/12/2014 e successivo prot. n. 19222 del 23/12/2015, si dovrà prevedere nelle successive fasi della progettazione ad un generale risezionamento del Rio dell’Asino con la creazione di un’idonea cassa di espansione in linea nella area subito a monte della linea ferroviaria Bologna – Pistoia.

In sede di espressione dell’assenso preliminare la CM BO, in accordo con ARPAE AACM, aveva chiesto di verificare che il progetto fosse adeguato e di fissare i tempi dell’intervento di adeguamento.

Questa integrazione non è stata fornita.

Si raccomanda di modificare la permeabilità minima prescritta nelle NTA portandola a coerenza con quanto previsto dalla tav. AR-0007_SUP IMPERMEABILE, cioè SP minima = 67% della ST.

Si chiede inoltre di verificare che il progetto di risezionamento del Rio dell’Asino e la creazione della prevista cassa di espansione sia adeguato a gestire i nuovi apporti d’acqua originati dal progetto e di definire il soggetto che dovrà attuare tale intervento. Si chiede di specificare nelle NTA e nell’Accordo che l’adeguamento del Rio dell’Asino dovrà precedere le nuove impermeabilizzazioni previste dal progetto.

Il comparto è localizzato in area di ricarica della falda di tipo D.

La profondità della falda superficiale è stata fissata, sulla base dei rilievi eseguiti, a 1,50÷3,00 m dal p.c., mentre la falda di profondità si trova mediamente a 20,00÷22,00 m rispetto al p.c..

Le NTA specificano che:

- nell’ambito del comparto è vietata la costruzione di vani e serbatoi interrati;
- le fondazioni dovranno essere di tipologie tali da produrre i minori impatti possibili sulle componenti suolo-sottosuolo e acque sotterranee.

Come richiesto dalla CM BO in sede di espressione dell’assenso preliminare, è stato esplicitato nell’Accordo e nella scheda di PSC che tutti gli interventi saranno realizzati in coerenza con l’art. 5.3 del PTCP (allegato A del PTM).

Si raccomanda il rispetto delle condizioni prescritte dal PTM per le aree di ricarica della falda, in particolare del divieto di interruzione della falda sotterranea.

Per quanto riguarda la qualità delle acque sotterranee, il documento di Valsat riporta che *“le analisi condotte nell’ambito del precedente PUA mostrano:*

- *che il terreno non pare interessato da fenomeni diffusi di contaminazione (è stato infatti riscontrato un lieve superamento delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione per le zone A destinate a verde pubblico privato e residenziale relativamente al parametro Idrocarburi leggeri in un unico punto di indagine eseguito nei pressi dell'ex depuratore aziendale alla profondità di 3,1 - 4 mt.);*
- *che la falda sotterranea è risultata, nella sola prima campagna di indagine, contaminata da Idrocarburi, Piombo e Manganese mentre la seconda campagna di indagine, alla quale Arpa non ha presenziato, non ha evidenziato il superamento delle CSC relativamente agli Idrocarburi ed al Piombo confermando la sola presenza del Manganese;*
- *le trincee esplorative hanno escluso la presenza di cisterne interrate”.*

Si richiama al riguardo la prescrizione espressa da ARPAE APAM nella fase di assenso preliminare di *“procedere all’esecuzione di ulteriori 4 campagne con frequenza trimestrale nella rete piezometrica esistente mirate a:*

- *confermare origine naturale dei valori di Ferro e Manganese rilevati nelle due campagne di monitoraggio eseguite nel 2014;*
 - *confermare assenza di potenziale contaminazione da idrocarburi rilevati con concentrazione superiore alle CSC nella campagna di monitoraggio eseguita nel luglio 2014 e rilevata con concentrazioni prossime alle CSC nella campagna di novembre 2014. I prelievi dovranno essere eseguiti con modalità dinamica e a basso flusso (metodologia low flow EPA/540/S-95/504).*
- Si richiede inoltre di provvedere alla livellazione dei boccafori per poter valutare la direzione di deflusso della falda freatica”.*

Si chiede che nella Dichiarazione di Sintesi sia data evidenza delle analisi effettuate sulle acque sotterranee per i parametri richiesti da APAM e che sia dato riscontro del rispetto dei limiti ovvero avviata la necessaria procedura di bonifica.

La simulazione acustica è stata condotta in riferimento a edifici fino a 4 piani di altezza.

Si rileva che le NTA prevedono altezza massima degli edifici fino a 5 piani. Il rispetto dei limiti di immissione per eventuali recettori posti al 5° piano non è stato valutato.

Si raccomanda di limitare l'altezza degli edifici a 4 piani, non essendo stata verificata la compatibilità acustica ad altezze superiori.

Lo Studio acustico specifica che il rispetto dei limiti di immissione sonora sarà conseguito con l'inserimento di un elemento schermante, volto al contenimento dell'impatto agito dalla S.S. n.64 'Porrettana', lungo la direttrice: tracciato storico / viabilità di connessione con il relativo tracciato di variante, ivi inclusa la rotatoria intermedia esistente. L'opera ipotizzata presenta estensione lineare indicativamente pari a m. 260 ed altezza dal suolo non inferiore a cm. 400, nella sua prima porzione (ovvero dal limitare Nord alla rotatoria esistente, per indicativi m. 130 di lunghezza); non inferiore a cm. 500, nella sua porzione residua (ovvero dalla rotatoria esistente al limitare Est).

Inoltre, riguardo alla realizzazione delle mitigazioni acustiche, la bozza di Accordo aggiornata indica che si prevede il rilascio del relativo PdC nell'ambito della realizzazione di strade e verde di arredo e che *“il soggetto privato si impegna a contribuire alla realizzazione delle opere di urbanizzazione del comparto in proporzione alla capacità edificatoria concessa e a sostenere integralmente o quota parte le opere di urbanizzazione riconducibili esclusivamente all'intervento privato (a titolo di esempio le eventuali barriere acustiche, necessarie a garantire la compatibilità*

acustica dell'intervento privato a seguito dell'indagine acustica)".

Poiché la simulazione acustica ha già dimostrato la necessità di tali mitigazioni si raccomanda di chiarire nel testo dell'accordo chi si farà carico della loro realizzazione e di specificare che l'abitabilità degli edifici non potrà essere concessa prima del completamento delle mitigazioni e del relativo collaudo acustico.

Si raccomanda infine di prevedere un monitoraggio che confermi il rispetto dei limiti acustici presso tutti i recettori interessati, interni ed esterni al comparto.

IL DIRETTORE GENERALE
DR. GIUSEPPE BORTONE
(lettera firmata digitalmente)

L'INCARICO DI FUNZIONE
UNITÀ AUTORIZZAZIONI COMPLESSE E VALUTAZIONI
AMBIENTALI
PAOLA CAVAZZI¹
*(lettera firmata digitalmente)*²

¹ 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.

² 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.