

**Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 29075/2020**

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

**Istruttoria di VAS/ValSAT del PIANO URBANISTICO ATTUATIVO “N24A LASIE-SELICE”**

**Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)**

**Autorità procedente: Comune di Imola**

**PREMESSO CHE:**

- con comunicazione PG/2019/141266 del 13/09/2019 il Comune di Imola ha indetto la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del Piano Urbanistico Attuativo “N24A: LASIE - SELICE” ai sensi dell'art. 14, comma 2 e art. 14-bis della L. 241/1990 e s.m. ed ha invitato ad esprimersi i seguenti Enti:
  - AZIENDA USL di Imola U.O.C. Igiene e Sanità Pubblica
  - ARPAE Distretto Imolese
  - SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
  - Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale
  - AREA BLU S.P.A.
  - HERA SPA – Reti
  - SNAM

A tal fine ha trasmesso in formato digitale la documentazione di progetto;

- con lettera agli atti con PG/2019/154824 del 09/10/2019 la Città metropolitana di Bologna rileva che il PUA proposto richiama un Piano Particolareggiato la cui Convenzione risulta scaduta, pertanto ritiene che le previsioni non ancora attuate siano decadute. I proposti insediamenti commerciali di 5.000 mq di superficie di vendita su una superficie territoriale commerciale di oltre 4 ha si configurano come aggregazione di medie strutture per le quali il POIC prevede l'attuazione condizionata alla stesura di un Accordo Territoriale. Pertanto ritiene di non poter procedere con l'espressione degli atti di competenza della Città metropolitana sul PUA in oggetto. Segnala in via collaborativa l'assenza di alcuni approfondimenti nella valutazione ambientale presentata, in considerazione delle tutele e delle sensibilità ambientali dell'area, con particolare riferimento ai seguenti temi:
  - adeguatezza della rete viaria e ciclopedonale e degli accessi, in funzione degli usi e dei dimensionamenti previsti;
  - rischio da alluvioni, considerando che l'ambito in esame ricade in aree potenzialmente interessate da alluvioni frequenti P2 del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (P.G.R.A.), sia rispetto al reticolo principale che secondario;
  - laminazione delle acque;
  - centuriazione ai sensi dell'art. 8.2 comma d.2) del PTCP;
  - compatibilità dell'intervento con la zona di protezione delle acque sotterranee del territorio pedecollinare e di pianura, area di ricarica di tipo B (art 5.2 e 5.3 PTCP) con la verifica dell'eventuale interferenza dei manufatti con la falda acquifera sotterranea, di cui

è altresì necessario definire l'effettivo livello mediante opportuno monitoraggio;

- con comunicazione agli atti con PG/2019/197137 del 23/12/2019 il Comune di Imola comunica che nel periodo di deposito, conclusosi il 12/12/2019, non sono pervenute osservazioni di cittadini o soggetti interessati. Prende atto che dall'esito dell'istruttoria interna emerge che l'area individuata nel PUA per la laminazione delle acque meteoriche è interessata dall'area di cantiere del progetto di ampliamento alla quarta corsia dell'A14 approvato con DM del 6/3/2017 e pertanto non risulta al momento compatibile con la previsione di occupazione temporanea indicata nel relativo Piano di Esproprio per cui dovrà essere modificata la localizzazione del bacino al fine di evitare tale interferenza. Ritiene che le condizioni e prescrizioni indicate dalle amministrazioni ai fini dell'assenso o del superamento del dissenso possano essere accolte senza necessità di apportare modifiche sostanziali alla decisione oggetto della conferenza, pertanto comunica che provvederà all'assunzione della determinazione conclusiva positiva a condizione che il proponente in indirizzo trasmetta all'ufficio scrivente gli elaborati costituenti il progetto di PUA modificati e integrati in recepimento delle prescrizioni espresse dagli enti e dalla indicazione dell'ufficio in merito al posizionamento del bacino di laminazione. Al fine di consentire l'avvio della procedura di VALSAT e di espressione delle riserve di competenza della Città Metropolitana di Bologna, ai sensi degli artt. 5 e 35 della L.R. 20/2000, dovrà pervenire allo stesso Comune la documentazione già richiesta al proponente. Allega infine le espressioni dei seguenti Enti:
  - ARPAE Distretto di Imola
  - AUSL Dipartimento Sanità pubblica;
  - SNAM Rete Gas Centro di Forlì;
  - Hera spa – Inrete;
  - Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio;
  - Area Blu spa;
- con comunicazione agli atti PG/2023/18376 del 01/02/2023 la Città metropolitana di Bologna ha richiesto documentazione integrativa sul PUA (pervenuto in data 13 settembre 2019 e agli atti CM BO con PG 53729) oggetto di ulteriore invio di documentazione da parte del Comune in data 17 Gennaio 2023. In riferimento a tale ultimo invio, agli atti CM BO con PG 3020 del 17.01.2023, con cui il Comune di Imola ha trasmesso i documenti del PUA in oggetto, comunicando la determinazione conclusiva positiva della conferenza simultanea asincrona sensi dell'art. 14 bis l. 241/1990 e s.m., la CM BO segnala la documentazione integrativa che risulta necessario acquisire, al fine di dare esecuzione agli adempimenti di competenza previsti nell'ambito del procedimento di approvazione dello strumento urbanistico suddetto. In particolare chiede di produrre un approfondimento che dia atto del recepimento dei contenuti dell'Accordo Territoriale per il nuovo Polo Funzionale metropolitano integrato Selice- A14 tra il Comune di Imola, la Città Metropolitana e il Nuovo Circondario Imolese. In merito ai contenuti dell'Accordo Territoriale (AT) è necessario in specifico approfondire il tema del traffico e l'adeguatezza delle opere necessarie per garantire l'accessibilità carrabile, ciclopedonale e col trasporto pubblico e la loro programmazione temporale connessa all'attuazione delle previsioni urbanistiche (art 2 dell'AT). Chiede pertanto di integrare la documentazione esplicitando le valutazioni sul trasporto pubblico (evidenziando distanze, frequenza, tempi di percorrenza etc) e sulla mobilità ciclabile mediante una apposita rappresentazione cartografica. La valutazione del traffico generato deve tenere conto dell'apporto fornito dagli altri comparti all'interno del quadrante oggetto dell'AT, descrivendo i flussi attuali e quelli che saranno generati dalle future realizzazioni degli interventi. Di conseguenza si dovrà dimostrare l'adeguatezza del dimensionamento delle opere infrastrutturali di progetto previste a carico dell'attuatore;
- con comunicazione agli atti CM BO con PG 48172 del 07/08/2023 il Comune di Imola ha trasmesso ulteriore documentazione integrativa;
- con comunicazione del 04/09/2023, in atti al PG/2023/150076, 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 19/09/2023;

- in data 21/09/2023, con PG/2023/160481, ARPAE AACM ha inviato alla CM BO il contributo istruttorio propedeutico al parere motivato, evidenziando che dalla documentazione pervenuta non risulta che il progetto, modificato e ripresentato con i relativi necessari approfondimenti, sia stato trasmesso dal Comune o dal proponente ai soggetti competenti in materia ambientale e che pertanto il percorso di Valsat non risulta compiuto;
- in data 22/09/2023 (PG/2023/161244) la CM BO ha inviato al Comune di Imola una comunicazione di sospensione dei termini del procedimento, chiedendo al di richiedere i pareri agli Enti ambientali relativi agli elaborati di PUA così come modificati e integrati, individuando tempistiche celeri e congrue con le scadenze del periodo transitorio;
- in data 18/10/2023 (PG 61157/2023 della CM BO) il Comune di Imola ha trasmesso il parere di AUSL;
- in data 20/10/2023 (PG/2023/178767) la CM BO ha comunicato al Comune di essere in attesa del parere aggiornato di ARPAE APAM);
- in data 31/10/2023 (PG/2023/64488) il Comune di Imola ha trasmesso il parere aggiornato di ARPAE APAM;
- in data 2/11/2023 (PG/2023/186707) la CM BO, a seguito della trasmissione dei pareri degli enti ambientali, ha chiesto ad ARPAE AAC Metropolitana di integrare la propria relazione istruttoria entro il 9/11/2023;

#### **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\\_%20PP%20in%20formazione/IMOLA/PUA%20N24A%20LASIE%20-%20SELICE&fileid=699792597](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files/?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/PUA_%20PP%20in%20formazione/IMOLA/PUA%20N24A%20LASIE%20-%20SELICE&fileid=699792597)

Il Piano Particolareggiato Ambito N.24A Lasie-Selice è un comparto già in precedenza approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n.7 del 07.01.2002 e oggetto di successiva convenzione urbanistica stipulata in data 17 ottobre 2002.

Il presente Piano Urbanistico Attuativo ha l'obiettivo di realizzare un'area a carattere misto (commerciale, direzionale, di servizio e produttivo), completare la rete infrastrutturale e adeguare la rete stradale alle funzioni previste nell'ambito, in accordo con le disposizioni del RUE di Imola e dell'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale metropolitano integrato "Selice-A14" sottoscritto dal Comune di Imola, la città metropolitana di Bologna ed il Nuovo Circondario Imolese.

L'area di intervento, individuata dal RUE di Imola come Ambito N24A LASIE-SELICE, si sviluppa ai margini dell'area urbana in prossimità del casello autostradale, lungo la via Selice. Il comparto confina a nord con l'ambito ASP AN2.7 e ad est con l'ambito ASP AN2.9.

L'area si presenta completamente priva di edifici, con solo due porzioni di edifici collabenti situati sul fronte della via Selice.

L'area si trova depressa rispetto al livello della via Selice di circa 1,80 ml, che digradano progressivamente verso nord.

I due edifici collabenti sulla strada sono dotati di un passo carraio esistente che, insieme alla nuova viabilità costruita sul fronte est, costituiscono gli unici accessi attuali all'area, oltre all'accesso dalla via Lasie.

I terreni si presentano incolti e privi di alberature di pregio, totalmente pianeggianti. Non sono presenti vincoli o tutele che inibiscano la costruzione e non sono presenti elementi edilizi o storico testimoniali che possano limitare lo sfruttamento edilizio delle aree.

Allo stato attuale il comparto presenta alcune opere realizzate e collaudate in seguito alla Convenzione del 2002 e successivi titoli edilizi.

Tali opere sono le seguenti:

- Viabilità: strada dalla via Lasie che termina in una racchetta stradale di ritorno per le autovetture, mancano gli asfalti;
- Parcheggi: parcheggio posto sul lato ovest di detta strada completamente realizzato, ad eccezione degli asfalti;
- Verde pubblico posizionato verso la via Lasie e in confine con il parcheggio di nuova realizzazione, completo di pali di illuminazione e di percorsi pedonali.

Gli usi consentiti sono definiti dalla scheda N.24A Lasie-Selice, delle NTA del RUE vigente:

1. Per gli edifici residenziali esistenti:

FUNZIONI DI SERVIZIO COMPLEMENTARI ALLA RESIDENZA

FUNZIONI TERZIARIE E COMMERCIALI

FUNZIONI PRODUTTIVE E ASSIMILABILI

STRUTTURE RICETTIVE - SOGGIORNO TEMPORANEO

2. Per gli edifici specialistici:

FUNZIONI DI SERVIZIO COMPLEMENTARI ALLA RESIDENZA

FUNZIONI TERZIARIE E COMMERCIALI

FUNZIONI PRODUTTIVE E ASSIMILABILI

STRUTTURE RICETTIVE - SOGGIORNO TEMPORANEO

Il progetto prevede la suddivisione dell'area in 5 lotti a destinazione specialistica (commerciale, terziario, produttivo, servizi complementari alla residenza) attraversati da strada pubblica.

Come prescritto dal RUE, le aree a verde pubblico attrezzato sono previste in modo tale da costituire un filtro tra le abitazioni esistenti e gli altri edifici di progetto. Le dotazioni a verde sono distribuite a sud dell'area, dove il parco già realizzato viene recuperato ed ampliato.

Il Comune di Imola con deliberazione C.C. n. 100 del 22/04/2021 ha approvato l'Accordo Territoriale sottoscritto l'8/07/2021 dal Comune di Imola, dalla Città Metropolitana di Bologna e dal Nuovo Circondario Imolese che definisce le quantità urbanistiche e gli impegni dei soggetti privati attuatori per il POLO FUNZIONALE METROPOLITANO INTEGRATO "SELICE - A 14".

Per effetto dell'approvazione dell' Accordo Territoriale la superficie di vendita SV a destinazione commerciale è stata incrementata da 5.000 mq a 10.000 mq. Tale aumento, fino a complessivi 10.000 mq. di SdV per la realizzazione di medio-grandi strutture di vendita non alimentari da localizzarsi nei Lotti 1 e 2, da intendersi come comparti autonomi e separati da strada pubblica, è in sostituzione degli usi terziari non commerciali precedentemente previsti.

La viabilità pubblica dell'intervento è costituita da una strada che attraversa il comparto a L, che verrà ceduta al Comune, fiancheggiata da una pista ciclabile e dai marciapiedi e ombreggiata da filari di alberi. I parcheggi pubblici sono distribuiti lungo le strade e sono intervallati da aiuole ed alberi in una quota maggiore di un albero ogni 4 posti auto.

Il progetto di Piano prevede che l'area deve essere dotata di una superficie permeabile pari almeno al 25% della Superficie Territoriale. Inoltre una quota non superiore al 10% della superficie permeabile potrà essere costituita da pavimentazioni permeabili e coperture verdi.

**SUPERFICIE PERMEABILE DI PROGETTO**

1. Superficie permeabile esterna ai lotti 19.928 mq

2. Superficie permeabile interna ai lotti 3.200 mq

3. Superficie permeabile parcheggi (100%) 1.776 mq

**TOTALE SUP. PERMEABILE PROGETTO 24.904 mq > 24.336 mq**

SUPERFICIE CON PAVIMENTAZIONE PERMEABILE 1.776 mq < 2.490 mq

L'Accordo Territoriale specifica, per l'ambito N24A, i seguenti dati:

ST 9,5 ettari

SU massima 39.000 mq

SdV massima 10.000 mq (5.000 + 5.000\*)

destinazioni principali: commerciali non alimentari, artigianali, produttive, di servizio.

## VALSAT

L'ambito si trova nella periferia nord-est dell'abitato di Imola, ricompreso nel vasto comparto produttivo e terziario del capoluogo. Il PSC classifica l'Ambito N24A: LASIE - SELICE come ASP\_A - Ambiti produttivi e terziari sovracomunali di sviluppo esistenti.

Il PTM di Bologna classifica tutto il comparto in oggetto come "Polo funzionale a marcata caratterizzazione commerciale esistente".

La VAS/ValSAT del PUA è stata redatta sulla base degli elementi contenuti nella scheda "N24A LASIE\_SELICE" contenuta nel RUE, Tomo III, Allegato 1 - Ambiti soggetti a disciplina speciale e, in linea generale, gli impatti sono riconducibili principalmente al traffico veicolare indotto e all'influenza sull'ambiente idrico superficiale e sotterraneo.

La previsione di PUA si configura come il completamento verso nord del vasto quartiere produttivo/commerciale/terziario esistente. Gli usi e le funzioni insediabili (principalmente attività commerciali e terziarie) non presentano difformità rispetto a quelle presenti o insediabili negli ambiti consolidati confinanti, perciò non generano possibili impatti negativi.

Gli accessi diretti all'Ambito avverranno tramite due intersezioni a raso previste sulle due nuove strade in progetto (che andranno a racchiudere l'area di studio sui lati Nord ed Est), evitando pertanto accessi diretti sulle vie Selice e Lasie.

## TRAFFICO

Sono stati considerati i tre seguenti scenari:

- ❖ Ante Operam – stato attuale;
- ❖ Post Operam – stato futuro con l'attuazione completa dei 4 Ambiti previsti (N24A, ASP\_AN2.7, ASP\_AN2.9, APF.6) e della relativa viabilità di accesso secondo gli indirizzi del PSC (nuova strada di progetto per il collegamento tra via Selice e via Lasie);
- ❖ Post Operam a 10 anni – stato futuro come il precedente scenario infrastrutturale con un tasso di crescita medio annuo pari all'1% per il periodo 2022-2032 (come da richiesta di Autostrade per l'Italia S.p.A.).

Le analisi trasportistiche sono state riferite a "tutti gli stralci funzionali di realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria esterne agli Ambiti APF.6, ASP\_AN2.9, ASP\_AN2.7 e N24A, consistenti nell'adeguamento della viabilità esistente e nella realizzazione di una nuova viabilità interna prevista del PSC/RUE, in dipendenza della necessità di valutare la matrice traffico nel suo complesso.

Il comparto oggetto del presente lavoro si divide in 4 differenti ambiti con le seguenti destinazioni d'uso:

- APF.6: logistica pesante (SU=56.174 mq).
- ASP\_AN2.9: produttivo – logistica (SU=30.350 mq).
- N24A: misto (SU 25.958) → produttivo SU=4.290 mq, Funzioni terziarie e complementari alla

residenza SU=7.678 mq, commerciale SU= 14.000 mq e SV=10.000 mq.

▪ ASP\_AN2.7: misto (SU=23.732 mq oltre a 800 mq edifici esistenti) → commerciale SU 9625 mq e SV=8.500 mq, ricettivo SU=10.176 mq, terziario SU=3.931 mq.

Dal punto di vista del sistema generale dell'accessibilità veicolare l'ambito oggetto di studio è facilmente raggiungibile sia da nord tramite l'autostrada sia dagli altri assi primari della mobilità imolese. L'accesso all'interno del comparto sarà garantito dalla strada provinciale Selice e dalla nuova strada di PSC che la collegherà alla via Lasie: lo schema distributivo del progetto prevede due assi centrali ortogonali fra loro che conetteranno i quattro sub-ambiti

Per ciò che riguarda i trasporti collettivi, il servizio ferroviario (SFM) e l'Autostazione dei pullman su viale Andrea Costa distano circa 3 Km; inoltre l'area è attualmente servita sia da linee urbane (4-104) che extraurbane(150-151-152-154-157) del trasporto pubblico locale TPL, le cui fermate più prossime al futuro comparto sono: su via Selice "Selice Autostrada", "Imola Cognetex", e su via Lasie "Selice-Lasie", "Chiusura I".

Per l'accessibilità ciclabile gli assi viari locali posti all'intorno dell'area di intervento non presentano allo stato attuale alcuna dotazione di piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata, ma solamente un "percorso promiscuo ciclo-pedonale" su un lato del marciapiede (lato est di via Selice, da Lasie fino al centro città). Sono previsti dall'Amministrazione diversi percorsi ciclabili in particolare in via Lasie e sul tratto nord di via Selice.

Invece attraverso il progetto "Selice-A14" si realizzeranno le piste/percorsi ciclabili interni agli ambiti.

I flussi veicolari addizionali attesi sono riportati in tabella.

COMPARTO	Destinazione d'uso	SU (mq)	MATTINA (hpm)		SERA (hpp)	
			Attratti	Generati	Attratti	Generati
<b>APF.6</b>	LOGISTICA	56.174	304	0	0	202
<b>Sub totale</b>			<b>304</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>202</b>
<b>ASP_AN2.9</b>	PRODUTTIVO LOGISTICA	30.350	227	40	50	199
<b>Sub totale</b>			<b>227</b>	<b>40</b>	<b>50</b>	<b>199</b>
<b>N24A</b>	PRODUTTIVO	4.290	37	6	8	33
	COMPL. ALLA RESIDENZA E FUNZ. TERZIARIE	7.668	60	27	26	64
	COMMERCIALE	(SV=10.000)	81	39	270	270
<b>Sub totale</b>			<b>178</b>	<b>72</b>	<b>304</b>	<b>367</b>
<b>ASP_AN2.7</b>	COMMERCIALE	(SV=8.500)	68	34	230	230
	TERZIARIO	3.931	47	11	11	47
	RICETTIVO	10.176	62	73	383	215
<b>Sub totale</b>			<b>177</b>	<b>118</b>	<b>624</b>	<b>492</b>
<b>TOTALE</b>			<b>886</b>	<b>230</b>	<b>978</b>	<b>1.260</b>

Le elaborazioni sopra rappresentate hanno permesso di valutare sinteticamente gli effetti introdotti sulle singole arterie stradali in termini di impatto del sistema sulla viabilità principale e locale:

- le nuove attività sono destinate ad apportare flussi addizionali sulla rete viaria circostante, stimati in 1.116 veicoli aggiuntivi (886 attratti+230 generati) in fascia oraria di punta mattutina (AM) e 2.238 veicoli aggiuntivi (978 attratti+1.260 generati) in fascia pomeridiana (PM);
- dal confronto tra gli scenari Ante e Post Operam si è verificato che i flussi generati ed attratti dai comparti previsti dal progetto porteranno ad un aumento medio all'incirca del 24% durante il picco della mattina, mentre maggiormente alto alla sera con incremento medio del 36%;
- invece la variazione tra la situazione attuale e lo scenario Post Operam a 10 anni risulterà logicamente maggiore data la crescita media annua dell'1% del traffico sistematico, per cui si avrà:  $\Delta$  mediotraffico AM=+34% e  $\Delta$  mediotraffico PM=+46%;
- dei suddetti accrescimenti veicolari la maggior parte sarà incidente sulla strada provinciale Selice (tratto dal casello A14 alla nuova rotatoria R1) dove si trova l'accesso principale e baricentrico all'area, e sulla via Lasie (tratto da via Selice all'Asse Trasversale) utilizzato quale itinerario alternativo per chi proviene da sud;
- il transito veicolare su via Selice (da R1 a via Lasie), data la costruzione delle due nuove infrastrutture tra loro ortogonali denominate "Asse Nord-Sud" e "Asse Trasversale", resterà pressoché invariato (scenario P.O.) con incrementi medi del traffico solamente nel lungo periodo nell'ordine appunto del 10% (P.O. a dieci anni).

Nello scenario Post Operam il traffico generato non si sposterà verso la città, ma si concentrerà comunque a nord fra l'area logistica APF.6 e l'ambito AN2.7 ed il casello autostradale, ricadendo nella maggior parte su quei 200 metri che separano la nuova rotonda che verrà realizzata (R1) e quella esistente del casello stesso.

La verifica puntuale dei singoli nodi stradali ha confermato che durante la fascia oraria di punta della mattina i livelli di funzionalità diminuiscono ma non in maniera sostanziale tali da evidenziare future criticità, mentre l'impatto maggiore si determinerà al pomeriggio ove le intersezioni subiranno un peggioramento scendendo fino al livello di servizio D: questa situazione si verificherà in particolare per la nuova rotatoria sulla Selice all'incrocio con l'Asse Nord-Sud (R1), per la rotonda esistente Selice-Lasie e per l'innesto del nuovo Asse Trasversale a sud sulla Lasie, comunque restando sempre entro i limiti di ammissibilità funzionale.

## ARCHEOLOGIA

Per quanto riguarda la "Zona di tutela della centuriazione" e gli "Elementi della centuriazione e campiture medievali" occorre ottemperare alle prescrizioni dettate dal comma 4 dell'articolo 2.2.4 delle NTA del PSC.

Per quanto riguarda la "Viabilità storica" occorre ottemperare alle prescrizioni dettate dal comma 4 dell'articolo 2.2.9 delle NTA del PSC.

Per quanto riguarda i "Canali storici" occorre ottemperare alle prescrizioni dettate dal comma 4 dell'articolo 2.2.10 delle NTA del PSC.

In seguito alla Conferenza dei Servizi la Soprintendenza archeologica belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna, Modena Reggio Emilia e Ferrara ha osservato che l'area di piano debba essere sottoposta a procedura di verifica archeologica preventiva, pertanto i progetti preliminari delle opere che verranno realizzate dovranno essere sottoposti alla Soprintendenza

stessa al fine di valutare le migliori modalità di indagine archeologica preventiva.

#### PAESAGGIO

Gli impatti nei confronti del paesaggio sono da ritenersi limitati in quanto anche se pur connessi all'edificazione di un terreno di matrice agricola questo si inserisce in un contesto densamente antropizzato.

#### RETE ECOLOGICA/ECOSISTEMI, FLORA E FAUNA

Il sito si presenta pianeggiante, privo di dislivelli ed attualmente adibito ad uso agricolo e ad est del comparto si trovano zone agricole coltivate. Gli strumenti pianificatori comunali non individuano specie arbustive o di alto fusto di rilievo né la presenza di elementi afferenti alla rete ecologica che possano essere inficiati dalla realizzazione delle previsioni del PUA.

Per quanto riguarda la fauna selvatica l'area non presenta caratteristiche atte a favorire la presenza stanziale di specie animali di interesse.

#### SISTEMA AGRICOLO-PRODUTTIVO

L'Ambito attualmente si presenta come terreno agricolo adibito a coltivazioni non di pregio e la realizzazione delle previsioni del PUA non risultano comportare un impatto negativo sulle coltivazioni delle aree agricole limitrofe.

#### SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE

Per quanto riguarda il consumo di suolo si rileva che l'Ambito di PUA insiste su un terreno attualmente permeabile, che non è prevista la riqualificazione/rigenerazione/riuso di superfici già edificate o impermeabilizzate, e che gli strumenti urbanistici vigenti non individuano per l'Ambito misure compensative in riferimento alla sua futura realizzazione.

Rimandando alla relativa Relazione Geologica allegata al PUA per approfondimenti tecnici di dettaglio, si riportano i seguenti dati caratteristici:

- sito sostanzialmente pianeggiante caratterizzato da depositi sedimentari continentali di origine alluvionale riferibili alla conoide del Fiume Santerno con piano campagna ad una altitudine di c.a. 31 m slm;
- presenza di litotipi incoerenti di natura prevalentemente ghiaiosa sormontati da una copertura coesiva scarsamente permeabile composta da terreni argillosi e/o argilloso-limosi;
- profilo sismico 1:  $V_{s30} = 341$  m/sec e profilo sismico 2:  $V_{s30} = 354$  m/sec;
- Fattori di amplificazione:  $FAPGA = 1,6$ ;  $FA_{0,1-0,5S} = 1,8$ ;  $FA_{0,5-1S} = 2,1$ ;
- suolo di tipo C;
- categoria topografica T1:  $ST = 1$
- il grado di addensamento mostrato dalle litologie presenti e l'assenza di una falda idrica residente nel primo sottosuolo consentono di escludere il rischio di liquefazione dei terreni in presenza di eventi sismici.

In merito alla laminazione delle acque, nello stato di fatto le acque meteoriche afferiscono attraverso un fossato esistente a margine del Vicolo Bussolo allo scolo consortile denominato "Fossa influente nel Maestà" di competenza del Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale. Il carico idraulico di origine meteorica del nuovo comparto deve rimanere invariato rispetto alla situazione esistente, pertanto si rende necessaria la realizzazione di un sistema di laminazione delle portate di piena.

E' disponibile il progetto preliminare del Sistema di drenaggio urbano e di allontanamento delle acque reflue a servizio del comparto di futura urbanizzazione costituito dai due ambiti definiti ASP\_AN2.7 e ASP\_N24A. Nel complesso l'intervento si riferisce ad un comparto di estensione complessiva di circa 180.400 mq comprendente anche le nuove strade pubbliche da realizzare.

Visti i tempi diversi di attuazione dei due comparti e considerato che la direzione naturale del deflusso del territorio risulta verso Nord, il progetto complessivo prevede una suddivisione in due fasi realizzative consecutive e complementari.

In particolare, in virtù della naturale pendenza del terreno degradante in direzione Nord, e considerato che il comparto N24A si trova idraulicamente a monte rispetto al comparto AN2.7, nella prima fase saranno realizzate la totalità delle reti acque meteoriche e reflue interne al perimetro N24A. Contestualmente saranno realizzate le dorsali principali della rete acque meteoriche afferenti all'invaso di laminazione a cielo aperto, nonché l'aliquota strettamente necessaria di quest'ultimo.

La seconda fase (comparto AN2.7) prevede il completamento delle reti di drenaggio acque meteoriche mancanti, ampliamento della superficie della vasca e dunque del volume di invaso caratteristico e delle restanti reti di acque nere.

Le quote medie del piano campagna all'interno del perimetro del PUA N24A saranno, in fase di progettazione di dettaglio e realizzazione delle opere, innalzate più o meno omogeneamente di circa 40 cm rispetto all'altimetria ante operam per quel che riguarda il piano stradale medio di progetto e di circa 50 cm per quel che concerne il piano medio di imposta dei fabbricati. L'andamento naturalmente degradante in direzione Nord sarà comunque sempre mantenuto.

In base ai dati relativi alla superficie impermeabile a seguito della trasformazione di entrambi gli ambiti (che passa da zero/180.400 mq a 157.400/180.400 mq con un residuo di superficie permeabile di 23.000 mq) si ottiene il volume minimo da assegnare alla vasca pari a 10.406,936 m<sup>3</sup>.

Il bacino di laminazione verrà realizzato quindi attraverso la creazione di una depressione in un'area verde collocata in fregio al Vicolo Bussolo nelle vicinanze del casello autostradale. La vasca avrà una estensione di 7.010 m<sup>2</sup> ed una profondità media di 1,50 m; sarà posta in diretta comunicazione con la rete di acque bianche in più punti in modo da potere garantire il miglior funzionamento possibile sia in fase di carico, sia in fase di svuotamento.

Sulla base dei contenuti del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) redatto nel dicembre 2019, al quale si rimanda per i dovuti approfondimenti tecnici, l'area di PUA per quanto concerne il "Reticolo Secondario di Pianura" (RSP) presenta una pericolosità P2-M Alluvioni poco frequenti e una relativa classe di rischio R2-Rischio medio; mentre per quanto attiene il "Reticolo naturale principale e secondario" presenta una pericolosità P2-M Alluvioni poco frequenti e una relativa classe di rischio R1-Rischio basso ed R2-Rischio medio. Le aree costituite dai fossi di scolo che attraversano l'appezzamento oggi agricolo sono caratterizzate a rischio R3-Elevato.

La relazione idraulica conclude che per quanto riguarda il reticolo secondario di pianura questo non costituisce fonte di criticità nei confronti di persone o cose e non limita in alcun modo la fruizione dell'area PUA e delle relative infrastrutture, affermando che l'inserimento delle opere in oggetto non determinano un aggravio degli scenari di pericolosità e di rischio idraulico. Parimenti, in relazione al rischio alluvioni derivante da reticolo principale non si attendono fenomeni di allagamento e ristagno in ragione della differenza di quota tra la quota del piano stradale di comparto e le aree a quota inferiore nei pressi del recapito nella Fossa Maestà e del rilevato autostradale. Infine sono elencate una serie di strategie di riduzione della vulnerabilità "da

interpretarsi come elementi di buona tecnica costruttiva non prescrittivi”.

Dalla relazione geologica si evince che durante la campagna di indagine non è stata rilevata alcuna evidenza della presenza di una falda nel primo sottosuolo e che sulla base di esperienze pregresse acquisite in aree attigue la prima falda idrica permanente soggiace ad una profondità di m. 15,0-20,0 dal locale piano campagna. In ogni caso si rimanda alla progettazione preliminare la verifica che le opere da realizzarsi rispettino i contenuti dell'art. 5.3, comma 3, punto 2 (divieto di interruzione delle falde acquifere).

Invece per quanto attiene ai contenuti dell'art. 5.3, comma 3, punto 5 si evidenzia come venga rispettato il minimo di superficie permeabile della superficie territoriale visto che il PUA presenta più del 25% di superficie permeabile.

## RUMORE

La quantificazione del rumore presente nell'area di intervento è stata condotta assumendo quali sorgenti i flussi di traffico veicolare circolanti sull'adiacente viabilità e le sorgenti limitrofe esistenti.

La stima dei flussi è la seguente:

**Tab. 6.3 – Carico urbanistico conseguente all’attuazione del comparto (unità) Sv = 10.000 mq**

BLOCCO	Carico urbanistico giornaliero (unità)				
	Residenti	Addetti	Utenti	Conf.-Prel.	TOT CU
1 - Residenziale	120	0	0	0	120
2 - Commerciale	0	98	3.306	39	3.444
3 - Direzionale	0	107	160	15	282
4 - Terziario diffuso	0	83	1.250	21	1.355
5 - Produttivo	0	50	0	34	84
<b>TOTALE</b>	<b>120</b>	<b>339</b>	<b>4.716</b>	<b>109</b>	<b>5.285</b>

La tabella 6.2 mostra i veicoli generati dal carico urbanistico.

**Tab. 6.4 - Veicoli generati e attratti dall’attuazione del comparto in ingresso Sv = 10.000 mq**

BLOCCO	TOT RES	TOT ADD	TOT UTEN.	CONF.-PREL.	TOT GEN	TOT LEG	TOT PES
1 - Residenziale	45	0	0	0	45	45	0
2 - Commerciale	0	75	2.444	39	2.558	2.546	12
3 - Direzionale	0	122	102	15	239	239	0
4 - Terziario diffuso	0	127	500	21	648	648	0
5 - Produttivo	0	38	0	34	72	59	13
<b>TOTALE</b>	<b>45</b>	<b>362</b>	<b>3.046</b>	<b>109</b>	<b>3.563</b>	<b>3.563</b>	<b>0</b>
	<b>1,3%</b>	<b>10,2%</b>	<b>85,5%</b>	<b>3,1%</b>	<b>100,0%</b>	<b>99,3%</b>	<b>0,7%</b>

Che corrispondono a 7.121 veicoli sommando ingressi ed uscite nel periodo diurno e 4 in quello notturno.

L'ambito è assegnato alla V classe acustica.

L'esito della valutazione acustica afferma che “Alla luce delle considerazioni sin qui fatte è possibile dunque concludere che il comparto può accogliere, in una condizione di qualità acustica, l'intervento oggetto di studio”.

## ARIA

L'Ambito si colloca in un comparto interessato da notevoli emissioni atmosferiche legate sia al traffico veicolare che interessa il limitrofo tracciato della autostrada A14, che alla via Selice (fra gli assi viari di maggior rilievo del capoluogo), nonché al restante reticolo stradale dell'ampia zona produttiva di Imola, sia alle numerose emissioni puntuali presenti nello stesso polo produttivo. Con riferimento alle analisi e alle valutazioni del Quadro Conoscitivo e della ValSAT del PSC emerge che i principali inquinanti che dalle rilevazioni strumentali superano i valori di concentrazione massima ammessi dalla normativa sono ossidi di azoto (NOx), polveri sottili (PM10) e ozono (O3). Tutto ciò considerato si può stabilire che, anche se l'Ambito è inserito in un contesto potenzialmente critico per quanto concerne la qualità dell'aria, in questi ultimi anni la situazione generale ha registrato un tendenziale miglioramento e la sua collocazione non risulta essere sfavorevole rispetto al centro abitato di matrice residenziale.

La richiesta di aumentare la superficie di vendita commerciale determina uno scenario in cui presumibilmente l'attuazione dell'Ambito porterà alla realizzazione di quasi tutta la potenzialità commerciale dell'area a discapito di una riduzione delle superfici ad uso produttivo o terziario.

Per quanto riguarda l'anidride carbonica emessa l'unica metodologia attuabile consiste in misure compensative attraverso adeguate piantumazioni arboree che fungano da serbatoio di carbonio in quanto sono in grado di trattenere la CO2 sotto forma di biomassa. Nelle aree verdi del PUA è prevista la piantumazione di essenze arboree nella misura minima di due esemplari ogni 100 mq di superficie, per un totale di circa 260 alberi. Questo permetterà un abbattimento annuo di CO2 di circa 39 tonnellate.

## SMALTIMENTO DELLE ACQUE REFLUE

Dalle analisi condotte nel QC del PSC e dalle successive valutazioni operate dalla ValSAT di PSC emerge che le capacità di smaltimento dell'impianto di depurazione gestito dall'ente erogatore del servizio (HERA) risulta essere dimensionato per poter trattare i reflui prodotti (in termini di abitanti/utenti/addetti equivalenti) dall'intero dimensionamento previsto dal PSC.

## RETE ELETTRICA E RISCHIO DI ESPOSIZIONE A CEM

Per i comparti in oggetto saranno necessarie 3-4 cabine secondarie in funzione della potenza richiesta. Le cabine sono state individuate nell'area di parcheggio pubblico posta sul versante est del PUA. E' presente l'interferenza con una linea elettrica aerea che sarà da interrare, inoltre nella viabilità extra comparto sarà necessario predisporre cavidotti per una nuova linea in uscita da CP Laguna vista anche l'adiacenza con il comparto ASP\_AN2.9

In prossimità dell'area di progetto non sono presenti ripetitori del segnale radio-televisivo o per la telefonia mobile, così come non è prevista la realizzazione di nessuno degli elementi suddetti.

Qualora le funzioni insediate rendano necessaria l'installazione di particolari impianti, dovranno essere valutati gli eventuali impatti acustici generati, nonché le entità delle eventuali emissioni in atmosfera.

L'eventuale installazione di stazioni radio base per la telefonia mobile (tuttora non prevista) dovrà essere valutata in merito alla protezione dal rischio di esposizione dai campi elettromagnetici.

### **CONSIDERATO INOLTRE CHE:**

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti al PG CM BO 2415/2023 del 17/01/2023, ma tutti pervenuti e protocollati dal Comune di Imola tra novembre e dicembre 2019:

**ARPAE** (parere del 2019 e parere del 31/10/2023, PG 64488/2023). Nel parere del 2019, ARPAE APAM esprime una valutazione sulla documentazione tecnica pervenuta nella quale rileva che all'interno dell'ambito è prevista la realizzazione di 5 lotti autonomi quattro dei quali a destinazione specialistica e uno a destinazione residenziale, e che relativamente ai quattro lotti a destinazione specialistica la documentazione non fornisce informazioni di dettaglio sulle attività produttive/commerciali previste. ARPAE argomenta sulla previsione dell'edificio residenziale determinando che tale uso non risulta in linea con quanto previsto dalla normativa vigente, dal PTCP e dalla classificazione acustica approvata dal Comune di Imola.

Nel parere del 2023 ARPAE APAM esprime parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

1. all'interno dell'ambito produttivo, in assenza di ulteriori valutazioni previsionali di impatto acustico, non potranno insediarsi ricettori ad uso residenziale;
2. l'insediamento delle attività commerciali, artigianali e produttive dovrà comportare la presentazione di una preventiva valutazione previsionale di impatto acustico finalizzata a garantire il rispetto dei valori limite assoluti e differenziali di immissione sonora;
3. dovranno essere vietate aree di carico e scarico merci in prossimità di edifici residenziali presenti in prossimità dei confini dell'Ambito;
4. tutti gli impianti esterni, quali ad esempio unità di trattamento aria, compressori, impianti di aspirazione ecc.. dovranno essere opportunamente schermati e previsti sul lato dell'edificio opposto rispetto ad eventuali ricettori abitativi, in modo tale che l'involucro edilizio dell'immobile costituisca esso stesso schermo acustico a protezione delle civili abitazioni;
5. la rete delle acque bianche dovrà consentire la raccolta di tutte le acque meteoriche, la loro corretta laminazione e lo scarico in corpo idrico superficiale secondo le indicazioni del Gestore dello stesso;
6. la vasca di laminazione prevista dovrà essere dotata di sistema di intercettazione (saracinesca), in grado di bloccare lo scarico in caso di eventi accidentali che possano convogliare acque contaminate al corso d'acqua superficiale;
7. dovrà essere realizzato, come previsto, l'interramento della linea aerea elettrica in MT esistente;
8. il numero e le taglie dei trasformatori, che saranno installati in ognuna delle cabine secondarie di trasformazione in progetto, dovranno essere compatibili con le DPA di 3 metri dichiarate dal progettista, ai sensi della normativa vigente;
9. in fase di progetto esecutivo le estensioni delle DPA associate alle cabine elettriche secondarie in progetto, che dovranno essere dichiarate dai gestori delle stesse cabine, non dovranno includere edifici o porzioni di essi.

**AUSL** (parere del 2019 e parere del 18/10/2023, PG 61157/2023 della CM BO). Nel parere del 2019 AUSL esprime parere negativo alla realizzazione del fabbricato ad uso residenziale previsto nel lotto 5.

Nel parere del 2023 AUSL scrive:

In merito alla richiesta in oggetto, valutata la documentazione pervenuta che indica le nuove destinazioni urbanistiche previste escludendo insediamenti residenziali, per quanto di competenza si esprime parere favorevole.

Si fa presente che alcune funzioni ricomprese nelle destinazioni d'uso ammesse dal PUA in oggetto sono soggette a specifica normativa che ne disciplina l'insediamento, pertanto eventuali progetti relativi alla loro edificazione/insediamento saranno puntualmente valutati (es. b11) attività socio-assistenziali).

**Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio** ritiene che il PUA sia da sottoporre alla procedura di verifica archeologica preventiva. I progetti preliminari delle opere in previsione

dovranno perciò essere sottoposti alla Soprintendenza al fine di individuare le migliori modalità di indagine archeologica preventiva.

**Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale** esprime, per quanto di competenza, parere favorevole in ordine al provvedimento urbanistico in oggetto. Ricorda che gli interventi sono soggetti ai disposti dell'art. 20 del Piano Stralcio per il bacino del torrente Santerno, dell'Autorità di Bacino del Reno (invarianza idraulica) e che non dovranno determinare incremento del rischio idraulico.

**HERA - INRETE** esprime parere favorevole condizionato alle prescrizioni generali e specifiche riportate nel parere medesimo. In merito alle prescrizioni specifiche si segnala:

#### SERVIZIO ACQUEDOTTO

- Il comparto è vincolato al potenziamento della rete lungo le vie Della Fossetta e Lasie, compreso nell'intervento pianificato con ID ATERSIR 2015BOHA0073 "SISTEMA APPROVVIGIONAMENTO IDRICO CASTELBOLOGNESE CONAMI".
- Il comparto è vincolato al potenziamento della condotta esistente di via Provinciale Selice, fra le vie Lasie e Molino Rosso, per una lunghezza di circa 500 m; l'onere economico di questo intervento dovrà essere ripartito tra i comparti N24A e ASP AN 2.7. L'intervento in questione, non richiesto nelle attuali condizioni del sistema infrastrutturale acquedottistico, si rende necessario al fine di garantire adeguati livelli di servizio in seguito all'espansione urbanistica in oggetto.

#### SERVIZIO FOGNATURA

- In merito alle **vasche di laminazione**, si evidenzia che "Disciplinare tecnico quadro per la gestione del servizio delle acque meteoriche" prevede che le vasche di laminazione possano far parte degli elementi infrastrutturali con manutenzione in capo al Gestore del S.I.I. purché recintate ed evidentemente configurabili come impianti (ad es. vasche di laminazione, anche se in terra purché recintate, ma non aree verdi esondabili).

**SNAM** rilascia il NULLA OSTA all'approvazione del PUA fermo restando che, data l'interferenza delle costruende opere con il metanodotto in esercizio, la realizzazione delle stesse sarà subordinata ad una richiesta di spostamento del metanodotto da eseguirsi a cura SNAM ed a spese del soggetto attuatore.

**AREA BLU** chiede di adeguare e integrare il progetto secondo le seguenti indicazioni:

1. Il lago per la laminazione è previsto fuori ambito: deve essere individuata la direzione di deflusso e il recapito finale delle acque;
2. nella zona esistono delle infrastrutture lasciate decadere che devono essere completamente rimosse prima della realizzazione delle nuove in quanto non recuperabili a seguito dello stato di abbandono ultradecennale;
3. le piste ciclopedonali con dimensioni diverse devono essere uniformate e regolarizzate e devono essere corredate da cortine ombreggianti sul lato sud;
4. il verde pubblico deve essere individuato con apposito progetto di dettaglio, prevedendo gli arredi, l'impianto di irrigazione e le alberature secondo quanto definito nel Disciplinare delle Opere di Urbanizzazione del Comune (Allegato A al Tomo III del RUE). Il percorso pedonale nel verde deve essere rivisto nella forma in quanto pare privo di logica;
5. la pista ciclopedonale in via Selice, così come nello stradone che va da via Lasie alla futura rotonda, ove possibile deve essere allontanata dalla strada per uno spazio di circa m. 3;
6. le mattonelle cementizie coi fori a pavimentazione dei parcheggi presentano difficoltà manutentive: si chiede di individuare soluzioni alternative come ad esempio betonelle in cemento colorato, escludendo in ogni caso l'asfalto;
7. le stratigrafie delle strade e dei marciapiedi devono essere meglio definite ed in alcuni casi vanno modificate adeguandosi al Disciplinare delle Opere di Urbanizzazione del Comune;
8. le cordone stradali devono essere in granito cm. 15x25 con spigolo arrotondato;
9. nello stradone principale che dalla via Selice va alla futura rotonda, occorre realizzare il parterre centrale rialzato di fronte alla strada di penetrazione; il restante parterre va pavimentato con betonelle di cemento colorato e realizzato leggermente rialzato rispetto alla strada. Occorre eliminare le corsie di inserimento ed uscita in quanto non coerenti con la tipologia di strada;
10. si chiede di eliminare il parcheggio piccolo in prossimità di via Lasie ed ampliare quello più a nord, accorpando in tal modo il verde pubblico in un'unica soluzione ed evitando di attraversarlo con strade carrabili che costituiscono un pericolo per la fruizione dello stesso;

11. l'incrocio tra strada pubblica in angolo e quella privata con accesso alla area verde privata è pericoloso e va ristudiato anche spostando l'accesso alla area verde lontano dall'incrocio;
12. si chiede di verificare i raggi di curvatura e le dimensioni della curva di raccordo tra i nuovi tratti stradali per il traffico di autoarticolati;
13. l'incrocio tra via Lasie e nuova strada necessita di uno studio approfondito per garantire le immissioni in sicurezza;
14. per il computo metrico delle opere di urbanizzazione occorre utilizzare il prezzario del Comune e di Area Blu scaricabile dal sito web del Comune.

### **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 PUA "N24A LASIE-SELICE, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

Il presente Piano Urbanistico Attuativo ha l'obiettivo di realizzare un'area a carattere misto (commerciale, direzionale, di servizio e produttivo), completare la rete infrastrutturale e adeguare la rete stradale alle funzioni previste nell'ambito, in accordo con le disposizioni del RUE di Imola e con l'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale metropolitano integrato "Selice-A14" sottoscritto dal Comune di Imola, la Città metropolitana di Bologna ed il Nuovo Circondario Imolese.

L'area di intervento, individuata dal RUE di Imola come Ambito N24A LASIE-SELICE, si sviluppa ai margini dell'area urbana in prossimità del casello autostradale, lungo la via Selice. Il comparto confina a nord con l'ambito ASP AN2.7 e ad est con l'ambito ASP AN2.9.

Il PUA è stato inizialmente presentato nel 2019 come riproposizione di un Piano Particolareggiato la cui convenzione era scaduta. Pertanto la Città metropolitana ha ritenuto di non poter procedere con l'espressione degli atti di propria competenza, inviando contestualmente al Comune, in via collaborativa, l'elenco delle integrazioni necessarie per l'espressione del parere motivato di Valsat, dal momento che la documentazione inizialmente allegata risultava carente.

Il Comune ha ritenuto di poter assumere la determinazione conclusiva positiva della Conferenza dei Servizi, condizionandola alla trasmissione, da parte del proponente, degli elaborati costituenti il progetto di PUA modificati e integrati in recepimento delle prescrizioni espresse dagli enti nel 2019. Dalla documentazione pervenuta non risulta che il progetto, modificato e ripresentato con i relativi necessari approfondimenti, sia stato trasmesso dal Comune o dal proponente ai soggetti competenti in materia ambientale.

Gli Enti pertanto si sono espressi solo nel 2019 sulla documentazione allora presentata e definita insufficiente. In particolare ARPAE e AUSL evidenziavano, nei propri contributi, l'assenza di informazioni e non rilasciavano parere favorevole né favorevole condizionato al PUA, esprimendo esclusivamente la propria contrarietà all'inserimento di un edificio residenziale all'interno dell'ambito.

A seguito della sospensione del procedimento del 22/09/2023, il Comune di Imola ha invitato

ARPAE APAM e AUSL ad esprimere parere sulla documentazione del PUA aggiornata.

Relativamente alla documentazione pervenuta dal Comune e solo recentemente trasmessa ad ARPAE APAM e AUSL per ottenerne il parere, si segnala un considerevole disallineamento di contenuti tecnici tra le diverse relazioni con conseguenti valutazioni anche significativamente differenti (ad esempio su carico urbanistico e veicoli nello studio del traffico e nella valutazione acustica, o sulla superficie permeabile tra relazione idraulica e NTA). Si rileva inoltre un livello di approfondimento e di accuratezza non adeguato all'impatto che un tale insediamento comporterà. E' necessario che prima della Dichiarazione di Sintesi i documenti di piano siano allineati per renderli omogenei e coerenti tra loro.

In merito alla permeabilità e al verde pubblico si rileva che il quantitativo totale viene ottenuto con una somma di piccole aree la cui efficacia ecologica è scarsa, sia per la permeabilità sia per la fruibilità del verde. Si raccomanda di riorganizzare le superfici a verde permeabile in modo che si possano creare aree significative dal punto di vista ecologico e fruibili dalle persone.

In merito al verde, nella documentazione non è stata individuata la presenza di uno specifico progetto del verde, che si raccomanda di allegare completo dei dettagli relativi a specie, numero, tipologia degli impianti e monitoraggio per verificare l'attecchimento e intervenire per manutenzione e sostituzione di esemplari morti.

In merito alla laminazione si rileva che nel comparto N24A non è prevista la vasca ma soltanto i sistemi di raccolta e convogliamento verso l'invaso di laminazione a cielo aperto posto all'interno del comparto AN2.7. In merito a ciò, poiché il comparto AN2.7 non è approvato ed anzi è stato modificato recentemente, si raccomanda di:

- verificare che il progetto del comparto N24A delle reti di raccolta delle acque meteoriche e immissione nella vasca (interna al comparto AN2.7) sia tuttora compatibile con quanto previsto e in seguito approvato per il comparto AN2.7;
- provvedere in ogni caso alla realizzazione del sistema di laminazione del comparto N24A prima dell'inizio di qualsiasi opera di impermeabilizzazione all'interno di N24A.

Le opere di urbanizzazione in parte realizzate (viabilità, parcheggio, verde pubblico nella parte sud) appaiono oggi in uno stato di abbandono (immagini 2023 di Google Maps). Si raccomanda al Comune di verificare lo status di tali opere e di definire gli interventi da attuare, a carico del proponente.

Per ciò che riguarda la mobilità sostenibile si rileva una pressoché totale assenza di trasporto pubblico. Le linee che sono state indicate come TPL sono in realtà, a parte la linea urbana 4, corse scolastiche o a frequenza estremamente bassa che non configura la presenza di un adeguato servizio utile a fini lavorativi o di frequentazione delle attività commerciali previste. La stazione SFM è distante e non sono presenti piste ciclopedonali pertanto l'accessibilità reale del comparto è basata esclusivamente sul trasporto automobilistico.

In merito al traffico, nonostante le previsioni dello studio di traffico siano decisamente inferiori a quelle ipotizzate nello studio acustico, si rileva in prospettiva un aumento molto consistente dei flussi, fino al 50% dei flussi attuali, che creerà problematiche di traffico soprattutto alle intersezioni, oltre ad un aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico.

Si raccomanda di coinvolgere i proponenti dei 4 ambiti per definire e realizzare una rete che permetta l'accessibilità alle strutture, con adeguata frequenza e copertura temporale, anche senza

l'uso di automobile privata.

per LA RESPONSABILE  
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA  
**Patrizia Vitali**<sup>1</sup>

L'INCARICO DI FUNZIONE  
UNITÀ AUTORIZZAZIONI COMPLESSE E VALUTAZIONI AMBIENTALI  
PAOLA CAVAZZI<sup>2</sup>  
(lettera firmata digitalmente)<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Ai sensi del Codice dell'Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 126 del 14/12/2021 con cui è stato confermato alla Dott.ssa Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.