

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 20371/2023

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 del Piano Urbanistico Attuativo Ambito ASP AN2.7 Lasie (via Selice – Casello A14) - Comune di Imola

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Comune di Imola

PREMESSO CHE:

- in data 26/05/2022 (PG 32081/2022 della CM BO) il Comune di Imola ha indetto la Conferenza di servizi, in forma semplificata e in modalità asincrona sul procedimento in oggetto, rendendo disponibile il link alla relativa documentazione e invitando a partecipare:
 - HERA spa
 - Area Blu S.p.a.
 - ARPAE
 - AZIENDA USL
 - ATERSIR
 - Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale
 - Autorità di Bacino Distrettuale Fiume Po
 - Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile
 - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
 - Consorzio Utenti Canale dei Molini di Imola e Massalombarda
 - Autostrade per l'Italia spa
 - SNAM Rete Gas - Forlì
- in data 14/06/2022 (PG/2022/98617) la CM BO ha inviato al Comune di Imola una richiesta di integrazioni.
- con nota del 7/8/2023 (proprio PG 29322/2023) il Comune di Imola ha trasmesso le integrazioni richieste dai seguenti enti in sede di conferenza:
 - Città Metropolitana di Bologna
 - ARPAE
 - Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale
 - Consorzio Utenti Canale dei Molini di Imola e Massalombardanonché gli approfondimenti e modifiche progettuali richieste da Autostrade per l'Italia Spa
- con nota del 18/9/2023 (proprio PG 33793) il Comune di Imola ha trasmesso ad ARPAE la specifica documentazione richiesta. Tale documentazione non è stata ritenuta sufficiente per l'espressione del parere in merito alla matrice campi elettromagnetici, come esplicitato da ARPAE con nota acquisita del 19/9/2023. Con nota del 10.10.2023 (proprio PG 36823) il Comune di Imola ha trasmesso ad ARPAE l'integrazione volontaria fornita dal tecnico incaricato.
- in data 18/10/2023 (PG/2023/178003) il Comune di Imola ha inviato:

- la determinazione n. 1484 del 16/10/2023 di conclusione della Conferenza dei servizi.
 - l'attestazione che gli elaborati del PUA sono stati depositati per la libera visione dall'11 maggio 2022, presso l'Ufficio Pianificazione Urbanistica del Comune di Imola e pubblicati sul sito web del Comune alla pagina "Sportello Edilizia", come da comunicato pubblicato sul BURERT n. 132 dell'11.5.2022 parte seconda e la dichiarazione che non sono pervenute osservazioni entro il termine stabilito di giorni 60 (sessanta) a decorrere dall'11 maggio 2022 e fino all'11 luglio 2022.
 - i pareri pervenuti dagli enti partecipanti alla CdS.
- con comunicazione del 31/10/2023, in atti al PG/2023/185314, 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 14/11/2023.

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_PP_in_formatione/IMOLA/SP_AN2_7_LASIE/07_Fase_istruttoria

Il PUA in oggetto riguarda l'ambito "ASP_AN2.7: Lasie", normato dall'omonima scheda del POC vigente, con destinazioni principali commerciali, alberghiere, artigianali, produttive e di servizio.

L'area interessata è situata nel quadrante denominato "Polo funzionale metropolitano integrato Selice – A14" ricompreso tra le vie Lasie, Selice e via Della Fossetta; si trova a sud della A14 e confina a est con l'ambito APF6, a ovest con la via Selice e a sud con aree destinate a viabilità di previsione di PSC.

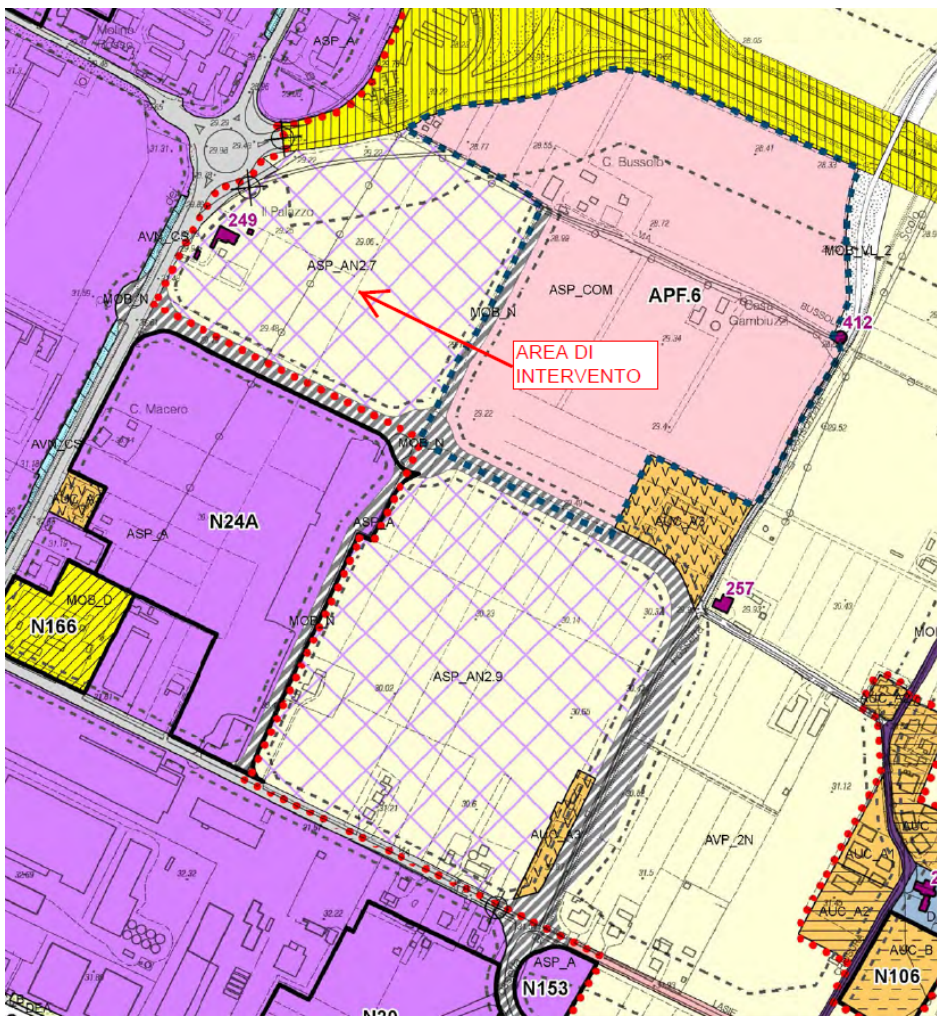
E' individuata al N.C.T. del Comune di Imola al Foglio 117 Mappali 31, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 259, 262, 264, 390, 407 di proprietà Gruppo Basso s.p.a. e Mappali 260 e 267 di proprietà del Comune di Imola.

La superficie catastale dell'area perimetrata dal POC è complessivamente 74.967 mq.

La scheda di POC prevede per questo ambito:

- Verde pubblico da realizzare e cedere = 14.720 mq minimo di cui:
 - da realizzare e cedere all'interno dell'ambito 12.500 mq. minimo;
 - da monetizzare massimo 2.220 mq.
- Divieto di realizzare piani interrati o seminterrati.
- Mantenimento di una superficie permeabile pari ad almeno il 25% della superficie territoriale (35% in caso di usi della classe B e C). Una quota non superiore al 10% della superficie permeabile potrà essere costituita da pavimentazioni permeabili e coperture verdi. I posti auto dovranno essere comunque pavimentati con materiali permeabili o semipermeabili.
- L'area deve essere qualificata come APEA
- realizzazione e cessione di una rotatoria su via Selice per l'accesso al quadrante produttivo/terziario tra via Lasie-via Selice-A14;
- realizzazione del tratto di viabilità di PSC sul fronte sud dell'ambito di sezione adeguata al carico viabilistico previsto, compresa quota parte della rotatoria di collegamento con la via Galletta tra gli ambiti ASP_AN2.7, N24A e N21A;

- adeguamento e messa in sicurezza della via Selice lungo il fronte dell'ambito e fino a via Lasie, con realizzazione di una pista ciclopedonale su un lato.



Le NTA del PUA prevedono:

ST = Superficie territoriale = 74.967 mq.

Sf = Superficie fondiaria 45.062 mq.

SU = Superficie Utile di nuova edificazione= 23.732 mq.

SU (esistente) = Superficie Utile degli edifici esistenti lotto 7 = 800 mq.

SDV (Superficie di Vendita) = 8.500 mq.

Sa = Superficie Accessoria 20% della Su

Distanza dalle strade: esterne all'ambito: 10 m.

Distanza dalle strade: Autostrada: 30 - 60 m.

Indice di visuale libera verso il perimetro del PUA (VL): 0,4

Dotazione parcheggi pubblici = 10.403 mq.

Dotazione verde pubblico (da realizzare dentro l'ambito) = 12.507 mq.

Dotazione verde pubblico (da monetizzare) = 2.213mq

Dotazione parcheggi pertinenziali = n° 740 posti auto di cui:

Posti auto di progetto nel piazzale = n° 605 posti auto

Posti auto in copertura dei capannoni 5 e 6 = n° 135 posti auto

Sp = Superficie permeabile minima = ST x 35% = 26.239 mq.

Sp = Superficie permeabile di progetto al 100% = 26.661 mq. di cui:

Sp (Verde Pubblico) = 12.507 mq.

Sp (bacino di laminazione) = 6.000 mq.

Sp (Superficie fondiaria) = Verde privato 8.154 mq.

Sp (Parcheggi Pubblici) = Pavimentazione Sp min x 10% 2.623 mq.

Tornano Tot Sp (min) 29.284 mq.

Il primo stralcio, in presenza del cantiere Autostrade, prevede i seguenti parametri edilizi ed urbanistici:

ST = Superficie territoriale = 74.967 mq.

Superficie Cantiere Autostrade = 22.015 mq.

ST disponibile primo stralcio = 52.952 mq.

SU = Superficie Utile di nuova edificazione = 4.700 mq.

SU (esistente) = Superficie Utile degli edifici esistenti lotto 7 = 800 mq.

SDV (Superficie di Vendita) = 4.000 mq

Indice di visuale libera verso il perimetro del PUA (VL): 0,4

Dotazione parcheggi pubblici = 3.506 mq.

Dotazione verde pubblico = 6.914 mq.

Dotazione parcheggi pertinenziali nel piazzale = n° 400 posti auto

Sp = Superficie permeabile minima = ST disponibile primo stralcio x 35% = 18.534 mq.

Sp = Superficie permeabile di progetto = 25.054 mq. di cui:

Sp (Verde Pubblico) = 6.914 mq.

Sp (Parcheggi Pubblici) = Pavimentazione Sp min x 10% 1.853 mq.

Sp (Superficie fondiaria) = Verde privato 16.287 mq.

In fase di richiesta di integrazioni, la CM BO ha chiesto di:

- produrre un elaborato che attesti la piena coerenza dell'intervento con l'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale Metropolitano Integrato "Selice - A 14" e chiarisca in che modo si intenda coordinare l'attuazione dei vari ambiti, con riferimento particolare alla tematica dell'accessibilità, tenendo in considerazione le opere di urbanizzazione primaria previste a carico degli attuatori degli ambiti limitrofi.
- chiarire in merito alle difformità tra le opere di urbanizzazione primaria poste a carico dell'ambito previste dalla scheda di POC, rispetto a quelle previste dall'Accordo Territoriale.
- effettuare una valutazione puntuale di tutti i requisiti previsti dalle linee guida ACEA e APEA, che rappresentano condizione di sostenibilità al fine dell'avvio dell'attività in ottemperanza all'Accordo Territoriale vigente.

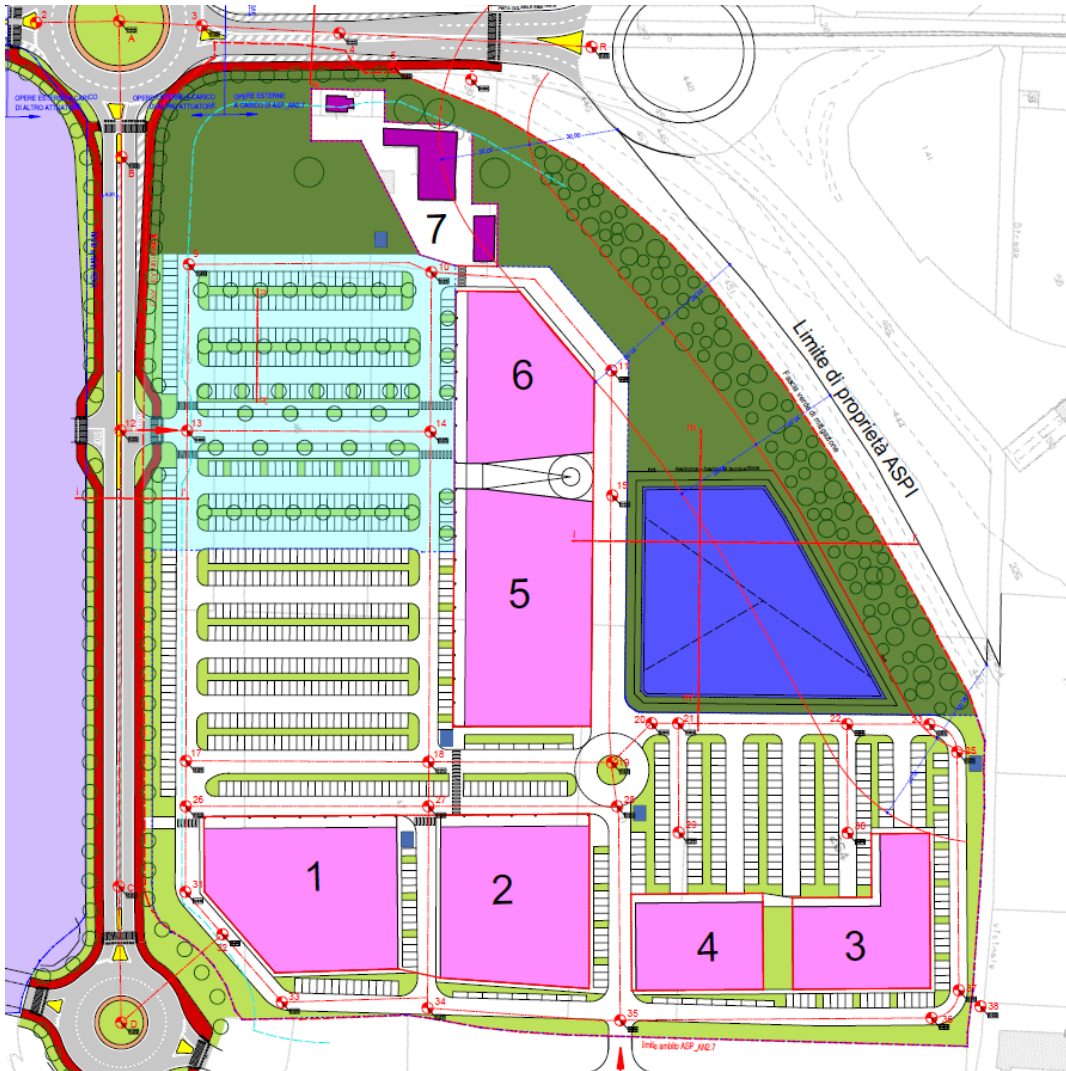
La Relazione illustrativa aggiornata (12/05/2023) riporta che:

Con la firma dell'Accordo Territoriale per l'attuazione del Polo Funzionale Metropolitano integrato (di seguito anche "AT") le quattro aree previste dal PSC e comprese tra la via Selice, l'autostrada A14, la via Fossetta Selice e la via Lasie per consentire l'accessibilità dalle vie esistenti, si sono fatte carico della realizzazione delle infrastrutture viarie pubbliche previste dal PSC.

A seguito del parere espresso da ASPI riguardante la progettazione dell'ambito è stata modificata la sagoma del lotto 6 e del lotto 3 dovendo i nuovi edifici rispettare la distanza di 60,00 m dal confine di proprietà ASPI; inoltre anche il bacino di laminazione è stato riprogettato a distanza di almeno 30,00 m dal confine ASPI ed è stato diviso funzionalmente dall'area di verde pubblico a cui è stata data una conformazione differente in planimetria andando a sostituirsi a parte dei parcheggi

pubblici previsti tra la nuova viabilità e gli edifici esistenti nel lotto 7.

L'area edificabile individuata dal PUA è suddivisa in 7 ambiti. Si prevede la realizzazione di tipologie edilizie con massimo 14 piani fuori terra.



Sempre la Relazione illustrativa specifica che nelle NTA sono previsti criteri di flessibilità attuativa degli interventi edilizi al fine di consentire una gestione del PUA che preveda di operare modifiche sia alle dimensioni dei lotti, sia alle superfici degli edifici che alla dislocazione delle superfici permeabili. Questo per far sì che *”gli interventi che verranno presumibilmente eseguiti in tempi diversi possano essere adeguati alle modalità costruttive e alle esigenze espresse dagli utilizzatori nel momento in cui avverrà la costruzione di ogni singolo edificio, senza essere costretti ad intervenire sul piano urbanistico con varianti di dettaglio ininfluenti in relazione alla qualità dell’intervento complessivo, ma estremamente onerose per gli operatori e per la Pubblica Amministrazione”*.

Le NTA riportano che *“Le tavole di PUA sono da considerarsi previsioni planivolumetriche, non vincolanti per sagoma di edifici e per conformazione degli ambiti, in quanto assoggettabili, a tutti quegli adattamenti ed aggiustamenti che si renderanno necessari anche in sede di tracciamento e progettazione esecutiva delle opere di urbanizzazione primaria”*.

In base all'Art. 4 delle NTA non costituiscono variante al PUA:

- A. *“Tutte le modifiche che si renderanno necessarie in sede esecutiva, per adeguamenti allo stato dei luoghi, alle reali situazioni catastali ed in generale allo stato di fatto;*
- B. *Lievi modifiche all'articolazione planimetrica e altimetrica (quote), all'area complessiva risultante, nel rispetto delle superfici minime fissate nelle presenti Norme;*
- C. *Lievi modifiche alla conformazione ed al tracciato della viabilità pubblica e/o dei parcheggi pubblici e/o delle canalizzazioni e dei sottoservizi richieste dal Comune e/o che si rendessero necessarie al fine di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione stradale ed il rapporto funzionale tra le aree di cessione e le caratteristiche tecnico distributive dei fabbricati in sede di richiesta dei PdC;*
- D. *variazioni delle massime altezze dei fabbricati nel rispetto delle NTA del PSC vigente alla data di approvazione del POC. E' comunque sempre ammessa la diminuzione delle altezze previste nel PUA; E' comunque sempre ammessa la diminuzione delle altezze previste nel PUA;*
- E. *varianti alla distribuzione planimetrica ed altimetrica, al suolo ed eventualmente al sottosuolo, dei corpi di fabbrica, della SU attribuita ai diversi lotti e delle destinazioni d'uso indicate negli elaborati del Piano, nel rispetto della “sagoma di massimo ingombro degli edifici” definita della Tav. n. 2a, anche in sede di rilascio dei singoli Permessi di Costruire, rimanendo inteso che è sempre possibile una diversa suddivisione dei lotti, così come il loro accorpamento. Ai fini del presente comma si precisa che i lotti accorpatis saranno considerati come unico lotto e la Su massima assentita sarà equivalente alla somma delle Su ammesse dei lotti accorpatis prevista nella tabella A di cui al successivo art. 7, oltre agli eventuali trasferimenti di Su tra i lotti all'interno dell'ambito; l'area di sedime massimo dei nuovi lotti così configurati sarà quella risultante dal PdC dei fabbricati di progetto;*
- F. *la modifica delle tipologie dei fabbricati di progetto;*
- G. *la modifica della posizione ed il numero degli accessi ai lotti rappresentata negli elaborati grafici per esigenze funzionali, purché non incidano negativamente sulle condizioni di sicurezza della viabilità e non sottraggano posti auto pubblici;*
- H. *variazioni degli elementi costituenti le Superfici accessorie, degli elementi decorativi, di finitura e dell'attribuzione quantitativa della Su e della Sa, alle varie destinazioni d'uso ammesse all'art. 6 delle presenti Norme ed ipotizzate, per il calcolo degli standards, all'art. 7;*
- I. *la realizzazione di parcheggi pertinenziali in copertura;*
- J. *variazioni della superficie permeabile graficizzato in tavola 2.a di cui al successivo art. 7 nel rispetto del limite minimo previsto dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e del Piano Territoriale Metropolitan vigente alla data di approvazione del PUA pari a 26.239 mq;*
- K. *la modifica delle aree esterne private (parcheggi e verde);*
- L. *tutte le modifiche alla localizzazione planivolumetrica della raccolta delle acque meteoriche, rappresentata schematicamente nell'Allegato 2.a, apportate in dipendenza degli eventuali accordi tra MIT, ASPI e Soggetto attuatore e/o dalle prescrizioni derivanti dalla progettazione esecutiva e dalla realizzazione dell'ampliamento della 4 corsia A14 tratto Bologna San Lazzaro, Diramazione Ravenna, con riferimento all'occupazione temporanea per l'area di cantiere dell'opera pubblica che interessa parte dell'Ambito, così come rappresentato nell'Allegato 2.a. Inoltre non costituisce Variante al PUA la localizzazione all'interno del Comparto della vasca di laminazione temporanea (dimensionata come da norme vigenti) così come risultante dal PDC delle opere di urbanizzazione, anche in posizione diversa rispetto alla localizzazione planivolumetrica dell'Allegato 2.a, che si renderà necessaria all'attuazione di un primo stralcio del PUA, che in ogni caso non potrà*

riguardare le aree adibite a cantiere per la realizzazione della predetta opera pubblica;
M. *trasferimento da un lotto all'altro di tutti i parametri urbanistici (SU SdV, Sa, ecc.) nella misura massima del 20%".*

La Det. 1484/2023 di conclusione della CdS specifica che le NTA del PUA aggiornate in sede di presentazione delle integrazioni escludono l'uso attività socioassistenziali con residenza continuativa H24, in adeguamento alla prescrizione del parere AUSL.

Le NTA aggiornate ammettono le seguenti destinazioni d'uso:

1- In tutti gli ambiti sono consentiti i seguenti usi:

B. FUNZIONI DI SERVIZIO COMPLEMENTARI ALLA RESIDENZA:

- b1) Esercizi commerciali di vicinato;
- b2) Esercizi pubblici e attività di ristorazione;
- b3) Studi professionali anche ambulatoriali e artistici, uffici assimilati;
- b4) Artigianato di servizio;
- b5) Artigianato laboratoriale;
- b6) Attività d'interesse privatistico culturali, politiche, religiose, di istruzione;
- b7) Attività d'interesse privatistico ricreative, sportive, turistiche, di spettacolo;
- b8) Attività d'interesse privatistico sanitarie e salutistiche;
- b9) Ludoteche, gonfiabili, sale biliardo e assimilabili;
- b10) Servizi parascolastici per l'infanzia;
- b11) Attività socio-assistenziali (esclusi quelli che prevedano residenza h24);

C. FUNZIONI TERZIARIE E COMMERCIALI:

- c1) Attività direzionali, assicurative, finanziarie e di intermediazione
- c2) Commercio al dettaglio di tipo non alimentare (medie e grandi strutture di vendita);
- c4) Attività congressuali e fieristiche senza vendita;
- c5) Cliniche e ambulatori veterinari;

CLASSE D) FUNZIONI PRODUTTIVE E ASSIMILABILI:

- d1) Attività manifatturiere artigianali e industriali, comprensive del commercio dei beni di produzione propria con SdV massima \leq a quella degli esercizi commerciali di vicinato;
- d2) Commercio all'ingrosso;
- d3) Magazzini, autorimesse anche con attività di noleggio, ricovero mezzi di trasporto, deposito automezzi, attività espositive senza vendita,
- d4) Attività di lavorazione, trasformazione, conservazione e commercializzazione di prodotti agroalimentari o zootecnici;
- d9) Residenza per il proprietario, per il custode e foresteria in rapporto pertinenziale con la funzione produttiva per un massimo di 110 mq di Su per l'intero ambito;

Nb. non sono previsti usi di logistica; i magazzini sono strettamente connessi alle attività produttive che si insedieranno

CLASSE F) STRUTTURE RICETTIVE – SOGGIORNO TEMPORANEO:

- f1) Alberghi e attività convegnistiche e relative funzioni accessorie o pertinenziali;
- f2) Ostelli

2- Nell'ambito 7 costituito dagli edifici esistenti da mantenere, secondo quanto prescritto dalla Scheda 249 dell'Allegato 4.2 al TOMO III del RUE: schede di analisi relative agli edifici di interesse storico-culturale e testimoniale nel territorio rurale, gli usi consentiti sono:

2.1 - Organismo edilizio n.1: Tipo AKR (Unità edilizia speciale mista a fronte residenziale

monocellulare):

- nella parte speciale dell'unità edilizia, a tutti i piani: b3) Studi professionali anche ambulatoriali e artistici, uffici assimilati;
- nella parte speciale dell'unità edilizia al piano terra: c5) Cliniche e ambulatori veterinari;
- nell'intera unità edilizia, a tutti i piani, a condizione che sia interessato il piano terra: a2) Residenze collettive o specialistiche; b1) Esercizi commerciali di vicinato; b2) Esercizi pubblici e attività di ristorazione; b3) Studi professionali anche ambulatoriali e artistici, uffici assimilati; b4) Artigianato di servizio; b5) Artigianato laboratoriale; b6) Attività d'interesse privatistico limitate a attività associative politiche, religiose e culturali, inoltre Attività culturali limitate a centri di ricerca, musei, sedi espositive, biblioteche, archivi; b8) Attività d'interesse privatistico sanitarie e salutistiche limitate a ospedali diurni e altre strutture diurne, residenze sanitarie-assistenziali; b11) Attività socio-assistenziali; c1) Attività direzionali, assicurative, finanziarie e di intermediazione; g1.2) Servizi sanitari e assistenziali; g1.4) Attività culturali sociali e politiche; g2.2) Sanità, Servizi sociali e assistenziali; g2.4) Attività culturali sociali e politiche;
- nell'intera unità edilizia, a tutti i piani, ove abbiano una superficie superiore a 200 mq, e a condizione che la medesima utilizzazione interessi l'intera unità edilizia: f1) Alberghi e attività convegnistiche e relative funzioni accessorie o pertinenza; f2) Strutture ricettive extra alberghiere (ostelli, residence, etc.).

2.2 - Organismo edilizio n. 2: Tipo BKR (Unità edilizia rurale mista a fronte residenziale bicellulare):

- nella parte speciale dell'unità edilizia a tutti i piani: b3) Studi professionali anche ambulatoriali e artistici e artistici, uffici assimilati;
- nella parte speciale dell'unità edilizia, al piano terra: c5) Cliniche e ambulatori veterinari;
- nell'intera unità edilizia, a tutti i piani, a condizione che sia interessato il pianoterra: a2) Residenze collettive o specialistiche; b1) Esercizi commerciali di vicinato; b2) Esercizi pubblici e attività di ristorazione; b3) Studi professionali anche ambulatoriali e artistici, uffici assimilati; b4) Artigianato di servizio; b5) Artigianato laboratoriale; b6) Attività d'interesse privatistico limitate a attività associative politiche, religiose e culturali, inoltre Attività culturali limitate a centri di ricerca, musei, sedi espositive, biblioteche, archivi; b8) Attività d'interesse privatistico sanitarie e salutistiche limitate a ospedali diurni e altre strutture diurne, residenze sanitarie-assistenziali; b11) Attività socio-assistenziali; c1) Attività direzionali, assicurative, finanziarie e di intermediazione; g1.2) Servizi sanitari e assistenziali; g1.4) Attività culturali sociali e politiche; g2.2) Sanità, Servizi sociali e assistenziali; g2.4) Attività culturali sociali e politiche;
- nell'intera unità edilizia, a tutti i piani, ove abbiano una superficie superiore a 200 mq, e a condizione che la medesima utilizzazione interessi l'intera unità edilizia: f1) Alberghi e attività convegnistiche e relative funzioni accessorie o pertinenza; f2) Strutture ricettive extra alberghiere (ostelli, residence, etc.);

2.3 - Organismo edilizio n. 3: Tipo NAR (elemento edilizio Non Autonomo Rurale):

- sono ammessi alcuni tra gli usi previsti dall'art. 4.5.3 del Tomo III del RUE, per gli edifici classificati beni culturali per operatori non IAP, di seguito elencati: b2) Esercizi pubblici e attività di ristorazione; b3) Studi professionali anche ambulatoriali e artistici, uffici assimilate; b4) Artigianato di servizio limitatamente a servizio alla persona e con scarichi assimilati ai civili; b6) limitatamente Attività d'interesse privatistico culturali e religiose; b11) Attività socio-assistenziali; c5) Cliniche e

ambulatori veterinari.

2.4 - Organismo edilizio n. 5: Tipo UE (unità edilizia speciale a struttura Unitaria Extraurbana):

- a2) Residenze collettive o specialistiche; b2) Esercizi pubblici e attività di ristorazione; b3) Studi professionali anche ambulatoriali e artistici, uffici assimilati; b6) Attività d'interesse privatistico limitate a attività associative politiche, religiose e culturali, inoltre attività culturali limitate a centri di ricerca, musei, sedi espositive, biblioteche, archivi; b7) Attività d'interesse privatistico ricreative, sportive, di spettacolo, turistiche limitate locali di spettacolo, sale di ritrovo; b8) Attività d'interesse privatistico sanitarie e salutistiche limitate a ospedali diurni e altre strutture diurne, residenze sanitarie-assistenziali; b9) Ludoteche, gonfiabili, sale biliardo e assimilabili; b11) Attività socio-assistenziali; f1) Alberghi e attività convegnistiche e relative funzioni accessorie o pertinenza; f2) Strutture ricettive extra alberghiere (ostelli, residence, etc.); g1.1) Istruzione superiore, università e ricerca; g1.2) Servizi sanitari e assistenziali; g1.4) Attività culturali sociali e politiche;
- g1.5) Luoghi di culto; g2.1) Istruzione dell'obbligo e per l'infanzia; g2.2) Sanità, Servizi sociali e assistenziali;
- g2.4) Attività culturali sociali e politiche.

Attualmente l'area è completamente inedificata e destinata ad uso agricolo ad eccezione della presenza, in adiacenza al confine ovest, di edifici collabenti che saranno da recuperare secondo le prescrizioni del RUE.

L'andamento altimetrico dell'area è leggermente digradante verso nord-est.

Vincoli esistenti

- E' presente una linea aerea a 15 kV con pali in cemento che attraversa centralmente l'area in direzione nord-sud.
- E' presente un metanodotto SNAM che interessa la porzione sud-est dell'ambito.
- Zone di tutela di elementi della centuriazione
- L'area ricade in zona nella cui attuale struttura permangono segni, sia localizzati sia diffusi, della centuriazione, in particolare vicolo Bussolo in confine Nord dell'ambito.
- Ambiti di controllo degli apporti d'acqua in Pianura
- Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura – Area di ricarica tipo B
- Zona con Potenzialità archeologica livello 2 - art. 2.2.6 delle NTA del PSC

La Relazione illustrativa aggiornata specifica che *“lo studio della VALSAT è stato condotto sulla base delle destinazioni d'uso assentite all'interno del PUA; in particolare per l'impatto acustico è stato possibile individuare il massimo livello sonoro generabile da ciascuna area che dovrà essere edificata”*.

La Relazione illustrativa aggiornata contiene anche una Verifica del rispetto delle linee guida Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate APEA della Città Metropolitana di Bologna, nella quale è specificato che il Proponente si impegna, in coerenza della proposta con le Linee Guida per le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate della Città Metropolitana di Bologna, ad attuare i seguenti punti: SI Ob. 3, TM Ob. 2, HP Ob. 1, EN Ob. 3, MR Ob. 1, MR Ob. 2, MR Ob. 3 approfondendo, per ognuna delle azioni previste, le azioni gestionali da utilizzare.

Dal punto di vista idraulico l'area del PUA 2.7 si trova all'interno dell'ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura, disciplinato dal PSAI, e ricade nello scenario di pericolosità idraulica P2 derivato dal Reticolo Naturale Principale e dal Reticolo Secondario di Pianura del PGRA (alluvioni poco frequenti, tempo di ritorno tra 100 e 200 anni).

In riferimento alla classificazione acustica vigente, l'area è classificata come III classe nell'ambito dello stato di fatto e come classe V nell'ambito di progetto per l'area in oggetto. Ricade all'interno delle fasce A e B autostradali.

La previsione si colloca a ridosso del casello autostradale di Imola. A nord ed a est confina con una zona in classe IV, a sud e a ovest confina con una zona in classe V. Non sono presenti perciò discordanze nello stato di progetto.

Con la firma dell'Accordo Territoriale le quattro aree previste dal PSC e comprese tra la via Selice, l'autostrada A14, la via Fossetta Selice e la via Lasie per consentire l'accessibilità dalle vie esistenti, si sono fatte carico della realizzazione delle infrastrutture viarie pubbliche previste dal PSC.

A carico dell'attuatore sono previste le Opere di urbanizzazione primaria all'interno dell'ambito di seguito elencate, oltre alle opere infrastrutturali generali previste al punto 5 dell'art 9 delle NTA:

- adeguamento di via Selice con raddoppio corsie nel tratto tra la rotonda esistente del casello e la nuova rotonda di accesso agli ambiti del quadrante.
- realizzazione e cessione gratuita di pista ciclopedonale lungo via Selice fino alla rotonda esistente all'incrocio della via Lasie e Selice;

La viabilità privata di progetto ha un percorso ad anello perimetrale ai lotti 1, 2, 3 e 4 della larghezza di 12 m. ed è costituita da una carreggiata con due sensi di marcia, marciapiede da cui si dirama una carreggiata a doppio senso di marcia a nord dei lotti 5 e 6.

È previsto un tratto di pista ciclabile della larghezza di 2,50 m. in fregio alla via Selice che collega i percorsi ciclabili interni alle aree dell'intero polo funzionale alla viabilità ciclabile cittadina.

L'area edificabile individuata dal PUA è suddivisa in 7 ambiti. Si prevede la realizzazione di tipologie edilizie con massimo 10 piani fuori terra.

Nelle NTA, allegata al progetto di PUA è inserita la tabella delle caratteristiche dimensionali di ogni ambito con relativa superficie utile, con allegati inoltre criteri di flessibilità attuativa degli interventi edilizi al fine di consentire una gestione del PUA che preveda di operare modifiche sia alle dimensioni degli ambiti, sia alle superfici degli edifici che alla dislocazione delle superfici permeabili tali comunque da non pregiudicare la qualità urbanistica del piano.

Le aree verdi svolgono principalmente il ruolo di miglioramento della qualità dell'aria e contrasto all'effetto "isola di calore" e pertanto saranno adeguatamente alberate, in particolare si prevede la realizzazione di un'area verde da piantumarsi nel tempo con essenze autoctone in gran parte idrofile con l'obiettivo di creare un'area boschiva "nuovi nati". L'area si presenterà con una depressione verso il confine nord con il vicolo Bussolo che consentirà di svolgere nell'area la funzione di area di laminazione garantendo l'invarianza idraulica di tutto il complesso, costituito dagli ambiti N24A, ASP_AN2.7, della nuova viabilità pubblica a 4 corsie tra i due ambiti e dalle aree impermeabilizzate a seguito dell'adeguamento della via Selice.

In coerenza con il dettato del Disciplinare per le opere di urbanizzazione primaria e dell'allegato C del Regolamento del Verde del Comune di Imola sono state scelte specie autoctone e tipiche della zona di pianura.

ACCESSIBILITA' E TRAFFICO

Il progetto prevede la realizzazione di:

- un accesso carraio dalla nuova viabilità pubblica per accedere all'area di parcheggio pubblico previsto in fregio alla stessa
- un secondo accesso carraio dalla nuova viabilità pubblica interna all'ambito APF6

La viabilità privata di progetto ha un percorso ad anello perimetrale ai lotti 1, 2, 3 e 4 ed è costituita da una carreggiata con due sensi di marcia, parcheggio alberato e marciapiede da cui si dirama una carreggiata a doppio senso di marcia a nord dei lotti 5 e 6.

L'andamento altimetrico dei tracciati è pressoché pianeggiante con quote di progetto allineate con quelle previste per la nuova strada di PSC, opera infrastrutturale esterna all'ambito.

Gli accessi agli edifici avverranno in parte dalla strada privata ed in parte dalle aree di parcheggio pubblico e privato previste nel PUA descritte nei paragrafi successivi.

E' previsto un tratto di pista ciclabile della larghezza di 2,50 m. in fregio alla via Selice che collega i percorsi ciclabili interni alle aree dell'intero polo funzionale alla viabilità ciclabile cittadina.

La Relazione illustrativa aggiornata specifica che: "non sono previsti usi di logistica; i magazzini sono strettamente connessi alle attività produttive che si insedieranno".

Gli impegni presi in relazione alle linee guida APEA richiedono:

- di prevedere un adeguato numero di spazi di sosta e di attesa dei mezzi pubblici e localizzarli in modo strategico. La proposta presentata prevede che *"in sede di PdC sarà attivato un confronto con il gestore del servizio di trasporto pubblico locale al fine di garantire un servizio adeguato"*.
- di realizzare percorsi ciclabili e pedonali che colleghino l'area con il centro urbano vicino e con le eventuali stazioni ferroviarie in modo rapido, comodo e sicuro.
- Redigere un piano della logistica comune. La proposta presentata prevede che *"In funzione delle condizioni e delle problematiche riscontrate nel singolo ambito, saranno attuate azioni specifiche e mirate"*.

Al fine di ricostruire un quadro qualitativo/quantitativo della domanda e offerta di trasporto, 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 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, ancorché l'Accordo di Programma definisca i seguenti elementi a carico dei soggetti attuatori:

- rotatoria tra l'intersezione sulla via Selice con la viabilità di accesso al comparto;
- asse stradale interno dalla rotatoria della via Selice fino alla rotatoria baricentrica all'intersezione dei 4 ambiti del Polo funzionale;
- rotatoria baricentrica all'intersezione dei 4 ambiti del Polo funzionale;

- adeguamento tratto via Selice con raddoppio corsie nel tratto tra la rotatoria esistente del casello e la nuova rotatoria di accesso agli ambiti;
- asse stradale a una corsia per senso di marcia tra la rotatoria baricentrica e quella di via Lasie;
- allargamento di via Lasie dall'incrocio con via Selice fino a via Brente, compreso di pista ciclabile;
- pista ciclopedonale lungo via Selice fino alla rotatoria esistente all'incrocio Via Lasie/via Selice;
- rotatoria fra via fossetta e via Lasie.

Negli scenari Post Operam (breve-medio termine) e Post Operam a 10 anni si sono ipotizzate:

- L'esecuzione delle 4 lottizzazioni denominate APF.6, ASP_AN2.9, N24A, ASP_AN2.7;
- La modifica dell'offerta viaria con la realizzazione di:
 1. Un nuovo asse stradale nominato Asse Nord-Sud (di collegamento tra la via Selice e la via Lasie);
 2. Un altro nuovo asse viario chiamato Asse Trasversale (di connessione tra l'Asse Nord-Sud e la via Lasie);
 3. Tre nuove rotatorie rispettivamente localizzate nelle seguenti intersezioni:
 - Selice-Asse Nord-Sud (R1);
 - Asse Nord-Sud – Asse Trasversale (R2) ;
 - Lasie – Asse Nord-Sud (R3).
 4. Una nuova fermata bus ad uso dell'area;
 5. Il completamento delle piste ciclo-pedonali per il rimagliamento della rete esistente.

Le simulazioni condotte a livello di dettaglio hanno mostrato che:

- 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. I due comparti confinanti con la via Lasie (N24A e AN2.9) saranno accessibili dalla nuova viabilità interna di progetto e principalmente da sud, scaricando di fatto di una quota parte dei carichi veicolari il tratto di Selice compreso tra la R1 e la Lasie;
- nello scenario Post Operam a 10 anni il traffico indotto resterà costante mentre il traffico sistematico (o normale) si svilupperà seguendo un indice di crescita tendenziale della mobilità stimata in un tasso medio annuo per il periodo 2022-2032 dell'1%;
- la verifica puntuale dei singoli nodi stradali ha confermato come, durante la fascia oraria di punta della mattina i livelli di funzionalità diminuiscono ma non in maniera sostanziale, tale da evidenziare future criticità, mentre l'impatto maggiore si determinerà al pomeriggio ove le intersezioni subiranno un peggioramento circolatorio, 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.

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.

RUMORE

La valutazione di impatto acustico è stata eseguita attraverso l'utilizzo del modello previsionale SoundPlan. Relativamente alle sorgenti puntiformi e areali si deve evidenziare che lo standard di calcolo utilizzato per effettuare le simulazioni è quello riportato nella norma UNI EN ISO 9613-2:1996. Per quanto riguarda le sorgenti stradali si fa riferimento allo standard NMPB2008, mentre per il parcheggio si fa riferimento allo standard RLS-90.

Nel modello di simulazione sono stati inseriti tutti gli edifici presenti nelle loro coordinate planoaltimetriche corrette assegnando l'esatto numero di piani.

Dall'analisi dei livelli massimi si evince come presso alcuni dei ricettori per lo stato di fatto sia presente il superamento dei limiti previsti dal DPR 142/04 causati dal traffico veicolare circolante sulle viabilità esistenti.

Le sorgenti sonore considerate per lo stato di progetto sono state divise in:

1. Puntiformi: tali sorgenti sonore sono costituite dalle unità trattamento aria (UTA) poste sul tetto degli edifici, a circa 1 m dal piano di calpestio del tetto.
2. Areali: costituite dai nuovi parcheggi.
3. Stradali: costituite dalle nuove viabilità di progetto.

Viste le diverse dimensioni e volumetrie degli edifici nei diversi lotti è stato ipotizzato l'impiego di un differente numero e fascia di operatività di UTA a seconda dell'uso del Lotto. Al momento non è possibile identificare esattamente la marca ed il modello delle sorgenti utilizzate. Per tale motivo verrà ipotizzato un modello analogo per prestazione a quello richiesto dall'edificio di progetto. Per la miglior identificazione dello spettro di potenza sonora si rimanda ad una fase di progettazione definitiva, con relativo aggiornamento del documento di valutazione di impatto acustico.

Le attività svolte nei lotti 1,2,4,5,6 sono ad oggi da ritenersi esclusivamente diurne in quanto legate ad attività commerciali di tipo non alimentare. Qualora, in fase di rilascio delle licenze all'esercizio di tali attività si riscontrassero condizioni differenti, sarà quello il momento di richiedere una valutazione di impatto acustico specifica.

Si ritiene inoltre acusticamente trascurabile il rumore generato dalle operazioni di carico/scarico in quanto, contrariamente a quanto accade per gli edifici in cui vengono commercializzati generi alimentari, la movimentazione del materiale avverrà manualmente utilizzando al massimo transpallet manuali. Non si ipotizza pertanto in tale fase una rumorosità derivante dalle operazioni di movimentazione merci.

Per la determinazione del contributo sonoro derivante dalla sorgente parcheggio è stato utilizzato lo standard internazionale di simulazione implementato nel modello Sound Plan, ovvero RLS 90. Conoscendo il numero complessivo di posti auto e la superficie da loro occupata, attraverso l'utilizzo di tale modello, è possibile stimare i livelli sonori emessi inserendo un coefficiente di ricambio e la tipologia di parcheggio. In particolare, è stata utilizzata la tipologia "parcheggio di automobile" che non comporta alcuna correzione in termini di decibel.

Verifica di compatibilità di clima acustico della struttura ricettiva

Per verificare l'impatto acustico delle sorgenti sonore di progetto presso la struttura ricettiva sono state simulate le sorgenti sonore con funzionamento continuo e contemporaneo nel relativo periodo di riferimento in modo da ottenere il momento di massimo disturbo. Per verificare la compatibilità del clima acustico dell'area alla realizzazione della nuova struttura ricettiva è stato valutato l'impatto:

- Delle sorgenti sonore fisse di futura realizzazione rispetto alla struttura ricettiva: in particolare delle UTA dei lotti 1,2,4,5,6,7 e dei parcheggi P1, P3, P4. Sono pertanto state

escluse dalla verifica le sorgenti sonore di pertinenza della struttura ricettiva stessa ovvero la UTA del lotto 3 ed i parcheggi P2 e P5; quindi è stato escluso l'impatto delle sorgenti sonore della struttura ricettiva verso se stessa;

- Delle infrastrutture stradali nella configurazione di progetto.

La nuova struttura ricettiva verrà inserita in un'area con limiti di progetto di classe V. Tale edificio risulta inoltre all'interno della Fascia A dell'autostrada con limiti equivalenti a quelli della classe V.

Sono stati riportati nello Studio i livelli massimi di emissione stimati ad 1 m dalla facciata più esposta di ogni ricettore nell'ipotesi di funzionamento continuo e contemporaneo di tutte le sorgenti sonore individuate nel relativo periodo di riferimento in considerazione di quanto sopra esposto.

Per la verifica del limite di immissione è stato utilizzato come livello di rumore residuo lo statistico L90 diurno e notturno dedotto dal rilievo in continuo C2.

Dai risultati stimati presso la struttura ricettiva si ha il rispetto dei limiti di legge vigenti in entrambi i periodi di riferimento.

Verifica dei limiti di legge ai ricettori - Classificazione acustica

Con il modello tarato si è provveduto ad effettuare le simulazioni dell'impatto acustico generato dalle sorgenti sonore individuate. Relativamente all'impatto acustico del traffico circolante si evidenzia che per le infrastrutture stradali le velocità di transito utilizzate sono quelle di progetto. Nelle rotatorie è stata utilizzata una velocità di 30 km/h.

Per verificare l'impatto acustico delle sorgenti sonore di progetto presso i ricettori esistenti sono state simulate le sorgenti sonore con funzionamento continuo e contemporaneo nel relativo periodo di riferimento in modo da ottenere il momento di massimo disturbo.

Sono stati stimati i livelli massimi di emissione stimati ad 1 m dalla facciata più esposta di ogni ricettore nell'ipotesi di funzionamento continuo e contemporaneo di tutte le sorgenti sonore individuate nel relativo periodo di riferimento.

Per la verifica del limite di immissione è stato utilizzato come livello di rumore residuo lo statistico L90 diurno e notturno dedotto dal rilievo in continuo C2.

I livelli sonori massimi stimati ai ricettori sono sempre inferiori a 50 dBA nel periodo diurno ed a 40 dBA in quello notturno. Per tale ragione è ragionevole concludere che presso tutti i ricettori vi sia il rispetto dei limiti di zona ed il rispetto del limite differenziale per non applicabilità.

Verifica dei limiti di legge ai ricettori – DPR 142/04 senza mitigazioni

Sono stati stimati i livelli massimi in corrispondenza della facciata più esposta di ogni ricettore individuato. I valori limite riportati sono quelli previsti dal DPR 142/04 in considerazione dell'attuazione dei nuovi limiti di progetto della classificazione acustica comunale per i ricettori interni all'area lottizzata. La nuova viabilità di progetto realizzata sarà pubblica e pertanto il contributo sonoro da essa generato è simulato insieme a quello delle viabilità esistenti.

Dall'analisi dei livelli massimi si evince:

- Il permanere del superamento dei limiti di legge, evidenziato nello stato Ante Operam, nei ricettori R12, R13, R22, R31 anche nello stato di progetto. Presso R12 ed R13, ricettori residenziali, ubicati a distanza modesta da via Selice, si ha una leggera diminuzione del superamento del limite a seguito della diminuzione del traffico lungo la sezione 5. Non essendo presente un riferimento normativo su come trattare le situazioni in cui già allo stato di fatto risultano presenti superamenti dei limiti di legge si evidenzia che in letteratura ormai risulta assodato che il concetto di "rumore disturbante" si ha quando l'incremento di livello sonoro diventa percepibile, ovvero quando si ha con un incremento del livello di pressione sonora di almeno 3 dBA. I livelli sonori presso R22 ed R31 incrementano di circa 1 dBA e

- pertanto è da ritenersi tale incremento non significativo;
- l'eliminazione nello stato di progetto del superamento del limite di legge, evidenziato nello stato Ante Operam, presso i ricettori R2, R3, R16. Ciò deriva dall'attuazione dei nuovi limiti di legge previsti per lo stato di progetto nel sito per R2 ed R3. Per R16, visto il modesto superamento notturno, l'eliminazione del superamento si può attribuire sia alla leggera diminuzione del traffico lungo la sezione 5 che all'effetto schermante indotto dai nuovi edifici di progetto del contributo autostradale;
 - la comparsa di un nuovo ricettore con superamento del limite di legge non presente nello stato Ante Operam. Tale condizione accade presso il ricettore residenziale R10. Per tale ragione risulta necessario adottare un intervento di mitigazione acustica volto all'ottenimento del rispetto dei limiti di legge. Va evidenziato che tale superamento è dovuto ad un tratto di viabilità di progetto che non è oggetto del presente elaborato, pertanto ci si limiterà ad identificare gli interventi di mitigazione necessari demandando la responsabilità della loro realizzazione ai titolari dei lotti che dovranno realizzare le opere di urbanizzazione.

Al fine di rendere l'intervento acusticamente compatibile con la normativa vigente si ritiene pertanto necessario adottare un intervento di mitigazione acustica sulla nuova viabilità di progetto. L'intervento di mitigazione consiste nell'inserimento di asfalto fonoassorbente nel tratto stradale indicato con SEZ-13 e SEZ-17 compreso tra le due rotatorie di progetto. Tale asfalto risulta avere una prestazione di riduzione della rumorosità stimata in 3 dBA. Per avere una migliore definizione delle caratteristiche dell'asfalto fonoassorbente si rimanda ad un successivo livello di progettazione definitiva.

La simulazione dei livelli massimi con la mitigazione prevista (asfalto fonoassorbente) porta a:

- Il permanere del superamento dei limiti di legge, evidenziato nello stato Ante Operam, nei ricettori R12, R13, R22, R31 anche nello stato di progetto;
- l'eliminazione nello stato di progetto del superamento del limite di legge presso R10;
- Il rispetto dei limiti di legge presso tutti gli altri ricettori individuati.

La valutazione di compatibilità acustica del sito indagato ha permesso di concludere che l'area risulta idonea alla realizzazione della struttura ricettiva. Le valutazioni effettuate, pertanto, hanno permesso di verificare la compatibilità acustica dell'intervento con la normativa vigente.

ARIA

L'area inserendosi al margine est di un contesto produttivo di ampie dimensioni (il polo produttivo del Capoluogo) ed a ridosso dello svincolo autostradale, proprio in corrispondenza dell'innesto di questo con la viabilità d'accesso al polo, si colloca in un territorio interessato da notevoli emissioni atmosferiche, legate al traffico sostenuto.

Il traffico confluisce lungo Via Selice che costituisce uno degli assi viari di maggior rilievo. I maggiori inquinanti saranno pertanto quelli tipici del traffico veicolare: polveri sottili e ossidi di azoto.

Per la destinazione d'uso futura non si individuano incompatibilità particolari, se non fosse che l'attuazione potrà peggiorare lo stato di qualità riscontrato a seguito dell'inserimento di nuove emissioni puntuali e dell'incremento di traffico indotto sulla viabilità limitrofa descritta. Non si individuano ad ogni modo ricettori in prossimità, in base alla pianificazione cosicché gli effetti dell'incremento delle maggiori ricadute si ridurranno drasticamente in relazione alla distanza percorsa ed alla presenza di ostacoli frapposti (produttivi in progetto e polo funzionale).

Tenuto conto di questo e delle dimensioni del comparto in rapporto alla superficie del polo esistente, si ritiene che l'impatto atmosferico prodotto sia ridotto.

SUOLO SOTTOSUOLO

L'area oggetto d'intervento è variamente coltivata a seminativo semplice.

Le condizioni stratigrafiche generali del sottosuolo, nella zona di Piano Particolareggiato, fino alla profondità massima di circa m 6,00 sono state ricavate da quattro sondaggi eseguiti con escavatore meccanico a braccio in occasione di precedente indagine eseguita sulla stessa area.

La litologia ed il rimaneggiamento superficiale subito dai terreni ad opera delle lavorazioni agricole sono i soli elementi che condizionano la permeabilità che risulta, principalmente, del tipo per fratturazione del materiale argilloso essiccato e per porosità superficiale. I terreni superficiali, al di sotto del terreno vegetale, sono prevalentemente limoso-sabbiosi e limoso argillosi, caratterizzati da permeabilità da medio-bassa a bassa.

Essendo la relazione geologica stata redatta per un intero ambito, al momento della costruzione dei singoli fabbricati, sarà necessario approfondire le indagini geologiche con opportuni studi finalizzati al tipo di costruzione progettata.

ACQUE

L'area di Comparto ricade negli "Ambiti di controllo degli apporti d'acqua in Pianura" soggetta all'osservanza dell'Art. 20 del PSAI.

La Relazione illustrativa aggiornata riporta le informazioni che seguono.

Per calcolare i volumi di stoccaggio temporaneo dei deflussi ai fini dell'invarianza idraulica sono stati utilizzati i parametri predisposti dall'Autorità di Bacino, secondo il metodo di calcolo contenuto nella normativa del Piano Stralcio. Il PUA determina un reale incremento delle superfici impermeabili (strade, parcheggi, marciapiedi, coperture, ...) rispetto allo stato attuale e pertanto sono da prevedersi specifici accorgimenti progettuali che determinino un drastico contenimento delle portate idriche provenienti dall'area di intervento ed in ultimo totalmente recapitate, attraverso un articolato ed interconnesso sistema di fognatura bianca in progetto, nel contiguo fosso stradale che recapita a sua volta nello Scolo Fossetta, cavo idrico per il quale l'Ente competente è il Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale.

Vengono presentati i calcoli della laminazione riferiti al Primo stralcio di attuazione e i valori per l'assetto definitivo, comprendendo anche i volumi derivanti dall'ambito N24A.

PRIMO STRALCIO

A seguito della localizzazione del cantiere Autostrade il primo stralcio prevede unicamente la realizzazione dei lotti 1 e 2 (Tavola "2.a.1 – Planimetria di progetto planivolumetrico PRIMO STRALCIO"); parte del verde pubblico e dei parcheggi non potrà essere realizzato, il bacino di laminazione è ubicato provvisoriamente nell'area dei lotti 3 e 4. Il verde pubblico del primo stralcio è ubicato ad Ovest in confine con la via Selice ed il vicolo Bussolo e comprenderà parte dei parcheggi pubblici della fase definitiva. Anche i parcheggi pertinenziali e le aree permeabili rispettano le percentuali previste dal RUE.

Di seguito vengono riportati tutti i dati relativi al primo stralcio del progetto:

- Superficie Territoriale ASP_AN 2.7 = 75.322 mq – 22.349 mq (superficie cantiere ASPI);
- Superficie Territoriale N24A = 97.344;
- Superficie allargamento Selice e R1 = 2.090 mq;
- Superficie strada tra R1 e R2 = 5.250 mq;
- Superficie R3 = 4.250 mq.

Totale = 161.907 mq

A detrarre superfici permeabili:

- VP primo stralcio ASP AN 2.7 = 6.914 mq;
- Aree pubbliche e permeabilità profonda N24A = 12.976 mq.

Totale = 19.890 mq

Pertanto, l'area trasformata impermeabile risulta pari a 142.017 mq ed il volume minimo di invaso deve equivalere ad almeno 7.101 mc.

Il bacino avrà un'altezza di circa 1.15 m, ne consegue che l'area bacino sarà di 6.193 mq per un volume pari a 7.122 mc.

ASSETTO DEFINITIVO

Di seguito vengono riportati tutti i dati relativi al progetto che hanno portato al dimensionamento della vasca di laminazione presente nell'Ambito in oggetto.

La superficie territoriale di calcolo è così articolata:

- Superficie Territoriale ASP AN_2.7 = 75.322 mq;
- Superficie Territoriale N24A = 97.344 mq;
- Superficie impermeabilizzata derivante dall'allargamento della Selice e dalla realizzazione della nuova rotonda di accesso al Polo sulla via Selice = mq. 2.090;
- Superficie del tratto di strada tra gli ambiti ASP AN_2.7 e N24A = mq. 5.250;
- Superficie della Rotonda baricentrica ai quattro quadranti del Polo Funzionale = mq. 4.250.

Totale = 184.256 mq

A detrarre superfici permeabili:

- Verde pubblico ASP AN_2.7 = 12.507 mq;
- Bacino di laminazione ASP AN_2.7 = 6.000 mq;
- Aree pubbliche a permeabilità profonda N24A = 12.976 mq;

Totale a detrarre = 31.483 mq

Aree impermeabilizzate di progetto: 182.616 mq, di cui 31.483mq sono permeabili, pertanto l'area territoriale "trasformata" impermeabile è pari a 152.773 mq (184.256mq -31.483 mq); ne risulta che il volume complessivo dei "sistemi di raccolta" deve equivalere ad almeno:

$$W = 15,2773 \text{ (ha)} * 500 \text{ (mc/ha)} = 7.639 \text{ mc}$$

Il bacino avrà un'altezza di circa 1.5 m, ne consegue che:

$$\text{Area bacino} = 4448 \text{mq}$$

$$\text{Volume} = 4448 * 1,5 = 6.672 \text{mc}$$

$$\text{Volume rimanente: } 7.639 - 6.672 = 967 \text{mc}$$

I 967 mc rimanenti verranno laminati in sciolari 300x100 prima dell'arrivo nel bacino.

I volumi di accumulo delle acque meteoriche saranno restituiti al reticolo di acque superficiali nella misura massima di 15 l/sec/ha.

RISCHIO IDRAULICO

È stata calcolata la massima quantità di precipitazioni relativa ad eventi di durata di 24 ore e tempo di ritorno 200 anni per l'area in esame, utilizzando la procedura, il metodo ed i dati di riferimento riportati dall'Autorità di Bacino del Reno all'interno dell'Allegato 1 (Metodi e Dati di Riferimento per la Determinazione delle Quantità di Pioggia per Eventi Estremi) dello studio sulle procedure, sui metodi e i dati di riferimento da adottare nella predisposizione dei piani consortili intercomunali del 2009.

Si ipotizza quindi, a scopo cautelativo, per un ristagno con mancanza di deflusso per 24 ore (Tr=200 anni), un'altezza massima di 14,74 cm sull'area di nuova edificazione.

Dal punto di vista idraulico, per gestire il volume di laminazione generato dalle nuove impermeabilizzazioni dell'Ambito 2.7 e dell'Ambito N24A, il progetto prevede la realizzazione di

una sistema di laminazione in grado di contenere un volume pari a 7.639 mc di cui 6.672 mc saranno contenuti in un bacino ed i rimanenti 967 mc all'interno di un sistema di scolaria 300x100 cm.

Il bacino avrà un'altezza di circa 1.5 m ed un'area di 4.448 mq.

Per rispettare il limite di 15 l/s/ha come portata massima effluente dal sistema di laminazione verso il corpo ricettore, verrà utilizzata una condotta in cls DN 500 con portata massima pari a 186,597 l/s a fronte di una portata limite di 243,21 l/s.

Inoltre, al fine di valutare il rischio idraulico dell'area si considera un tirante idraulico di 14,74 cm con tempo di ritorno di 200 anni per eventi estremi di 24 ore.

A scopo cautelativo si prevede un margine di sicurezza pari al doppio del valore, ottenendo quindi un tirante idrico di riferimento pari a 29,48 cm.

Dal momento che anche la quota minima di rialzo del piano campagna (100 cm) risulta al di sopra del tirante idrico di base precedentemente calcolato, è possibile concludere che le opere in progetto non aumentano il rischio idraulico dell'area.

VERDE

Si prevede la realizzazione di un'area verde nell'area nord ovest, da piantumarsi nel tempo con essenze autoctone in gran parte idrofile. L'area si presenterà con una leggera depressione centrale che consentirà di svolgere nell'area la funzione di area di laminazione garantendo l'invarianza idraulica di tutto il complesso. In coerenza con il dettato del Disciplinare per le opere di urbanizzazione primaria e dell'allegato C del Regolamento del Verde del Comune di Imola sono state scelte specie autoctone e tipiche della zona di pianura.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti al PG CM BO 61571 del 19/10/2023):

ARPAE (parere del 13/10/2023) esprime parere favorevole all'intervento in oggetto, con le seguenti prescrizioni:

1. all'interno dell'ambito produttivo, in assenza di ulteriori valutazioni previsionali di impatto acustico, potranno insediarsi esclusivamente attività lavorative che prevedono lavorazioni e funzionamento degli impianti nel solo periodo diurno;
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 degli edifici residenziali presenti;
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 ai ricettori abitativi, in modo tale che l'involucro edilizio dell'immobile costituisca esso stesso schermo acustico a protezione delle civili abitazioni;
5. per quanto concerne le U.T.A. non potranno essere installate apparecchiature con livelli di potenza sonora superiori a quelli previsti nello studio acustico redatto in data 17/01/23;
6. dovrà essere eseguito l'intervento di mitigazione previsto dallo studio acustico presentato, ovvero la posa di asfalto fonoassorbente nel tratto stradale compreso fra le due nuove rotatorie in progetto; l'Accordo Operativo dovrà definire il soggetto responsabile dell'intervento, nonché il soggetto e le modalità con le quali dovrà essere garantita la corretta manutenzione nel tempo di tale tratto. Si segnala infatti che le prestazioni di riduzione delle emissioni sonore di un asfalto fonoassorbente tendono progressivamente a diminuire nel tempo se non vengono eseguite periodiche operazioni di manutenzione e pulizia del manto stradale atte ad evitare la riduzione della porosità dello stesso;
7. 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;
8. 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;
9. il numero e le taglie dei trasformatori, che saranno installati in ognuna delle n.5 cabine secondarie di trasformazione in progetto, dovranno essere compatibili con le DPA di 3 metri dichiarate dal progettista, ai sensi della normativa vigente;
10. in fase di progetto esecutivo le estensioni delle DPA associate alle n.5 cabine elettriche secondarie in progetto, che dovranno dichiarate dai gestori delle stesse cabine, non dovranno includere edifici o porzioni di essi.

HERA spa (parere del 1/07/2022) esprime parere favorevole condizionato alle prescrizioni generali e specifiche riportate nel parere medesimo. In particolare in merito alle acque nere:

Le opere relativamente alle reti fognarie dovranno essere realizzate su terreno pubblico, qualora ciò non fosse possibile dovrà essere stipulata opportuna servitù tra la proprietà e il Comune prima di cederle in gestione a HERA S.p.A.. Il tracciato della rete di progetto che attraversa il comparto N24A non riporta la destinazione di tali aree del comparto adiacente, pertanto occorre verificare che la rete di progetto sia ubicata in area pubblica, o in alternativa prevederne la posa sulla nuova viabilità.

Il progetto non riporta alcun dettaglio costruttivo dell'impianto di sollevamento di acque nere indicato e ubicato nel comparto limitrofo N24A. Tale impianto dovrà rispettare gli standard tecnici di Hera S.p.A.

In merito alla vasca di laminazione in progetto, si evidenzia che il "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). In caso contrario non saranno prese in gestione da HERA S.p.A..

NUOVA ROTATORIA E ALLARGAMENTO VIA SELICE

- Con i lavori di realizzazione della rotatoria e allargamento della via Selice potrebbe essere necessario intervenire sulle condotte esistenti prevedendone lo spostamento o rifacimento al fine di garantire adeguati livelli di servizio in seguito all'intervento in questione.

Al fine di verificare tale necessità, in fase esecutiva si richiede di presentare la planimetria di progetto della rotatoria e dell'allargamento di via Selice con le relative sezioni stradali, sovrapposta al rilievo delle condotte esistenti.

- Nell'eventualità si rendessero necessari interventi sulle reti esistenti gli oneri saranno posti a carico del Soggetto Attuatore che dovrà richiedere specifico preventivo mediante l'invio all'indirizzo pec heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it del modulo "Richiesta preventivo per opere connesse ad urbanizzazione" disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici\Richieste Multiservizio".

AZIENDA USL (parere del 6/06/2022), premesso che la documentazione pervenuta rappresenta ancora un'idea grezza della realizzazione del comparto, esprime parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

L'utilizzo come residenza degli edifici in previsione, dovrà essere limitata ad un uso strettamente connesso con le attività produttive che si andranno ad insediare o come residenza prettamente alberghiera;

Dovranno essere esclusi gli usi per attività socio/assistenziali che prevedano residenza h24.

Gli eventuali utilizzi per servizi di istruzione dell'obbligo e dell'infanzia dovranno essere oggetto di puntuale valutazione rispetto ai principali fattori di esposizione ambientale (rumore, polveri, CEM) anche nelle rispettive aree esterne.

Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale (parere del 12/09/2023) preso atto che:

- la realizzazione del piano è prevista in due stralci, a causa dell'occupazione temporanea del cantiere Autostrade per l'Italia, e che per entrambe le fasi operative è previsto un sistema di laminazione delle acque meteoriche dell'ambito in oggetto e di quello adiacente "N24A" correttamente dimensionato secondo quanto previsto dall'art. 20 del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico per il bacino del torrente Santerno (invarianza idraulica);
- il progetto ha identificato come recapito terminale delle acque meteoriche, laminate, dei comparti "ASP_AN2.7" e "N24A" il canale di scolo consorziale "Fossa Influyente nel Maestà", tramite il fosso stradale della via Vicolo Bussolo, tramite una bocca tarata;
- ai fini di ridurre il rischio idraulico che caratterizza l'ambito, il progetto prevede di innalzare la quota del piano campagna di 1,00 – 1.70 m rispetto all'attuale;

e considerato che allo stato attuale l'area risulta tributaria del bacino del "Canale dei Molini di Imola e Massalombarda" e di conseguenza il progetto prevede la modifica dell'attuale bacino di scolo dei comparti "ASP_AN2.7" e "N24A", lo scrivente Consorzio esprime parere preliminare favorevole con le seguenti prescrizioni:

1. l'intervento non dovrà modificare o aggravare le esistenti servitù attive e passive di scolo ed il Consorzio si ritiene sin da ora sollevato da qualsiasi responsabilità in merito alle modifiche che la nuova opera comporterà all'esistente stato di fatto;

2. in sede di richiesta di presentazione del Permesso di Costruire sarà necessario presentare allo scrivente gli elaborati esecutivi di dettaglio relativi al sistema di smaltimento delle acque meteoriche evidenziando sin da ora che occorrerà rivedere gli organi deputati alla regolarizzazione della portata di scarico verso la rete consorziale.

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio (parere del 4/07/2022) ritiene che il PUA sia da sottoporre alla procedura di verifica archeologica preventiva.

I progetti preliminari delle opere in previsione, quindi, dovranno essere sottoposti a questa Soprintendenza al fine di individuare le migliori modalità di indagine archeologica preventiva.

Per quanto attiene, infine, le opere interferenti (ad esempio metanodotto SNAM e linea elettrica aerea a 15kV) e le opere di utilità pubblica (parcheggi, sottoservizi e reti tecnologiche) esse rimangono sottoposte alla disciplina vigente in materia di archeologia preventiva per la realizzazione di opere pubbliche (art. 25 del D.Lgs. 50/2016).

Autostrade per l'Italia spa (parere del 25/09/2023) esprime parere favorevole alla istanza presentata, subordinato al recepimento delle prescrizioni riportate nel parere medesimo. Dall'esame degli elaborati integrativi rileva infatti che gli aggiornamenti apportati al progetto superano le carenze evidenziate nella nota Aspi precedente, in particolare:

- La fascia di rispetto autostradale viene correttamente computata a partire dall'attuale limite di esproprio catastale.
- I nuovi edifici rispettano la distanza di 60 m dal confine di proprietà autostradale, in particolare è stata prevista la modifica della sagoma dei lotti 6 e 3.
- La vasca di laminazione, realizzata al fine di garantire l'invarianza idraulica, è prevista ad una distanza superiore di 30 m dalla proprietà autostradale. Durante la prima fase operativa del PUA caratterizzata dalla presenza del cantiere autostradale, denominata "Primo Stralcio", tale vasca sarà provvisoriamente realizzata nell'area dei lotti 3 e 4 comunque ad una distanza superiore di 30 m dal limite catastale autostradale.
- Il progetto aggiornato ha preferito non modificare lo stato attuale del collegamento tra via Selice e la rotatoria di accesso al casello, stralciando quindi l'ipotesi di raddoppiare via Selice inizialmente prevista dallo schema progettuale, per cui decade la precedente osservazione di Aspi riferita al rispetto della normativa vigente per le nuove intersezioni.

Per quanto attiene alle valutazioni di traffico, lo studio trasmesso ha rappresentato che, a seguito della realizzazione dell'intervento, i livelli di servizio della rotatoria di accesso al casello rimangono sostanzialmente in linea con quelli attuali, salvo il peggioramento nello scenario a 10 anni per tutta la viabilità, legato al trend di crescita previsionale del traffico.

In relazione alle attività di cantierizzazione nell'ambito dell'intervento di ampliamento alla IV Corsia della A14, tra le prog. km 29+600 e 56+444, e l'adeguamento delle rampe dello Svincolo di Imola, è prevista all'interno dell'area oggetto del presente intervento la realizzazione del Cantiere Operativo CO02 di cui si prevede l'esecuzione nel primo semestre del 2024. L'area di cantiere verrà mantenuta per tutta la durata dei lavori (da Decreto 4 anni decorrenti dalla consegna dei lavori) e lo *status quo ante* verrà ripristinato solo al termine delle lavorazioni.

Pertanto nel progetto in esame è stata prevista una prima fase operativa di realizzazione del PUA di "Primo Stralcio", limitata dalla presenza del cantiere ASPI, che tiene quindi in considerazione il vincolo di occupazione temporanea sull'area in oggetto, pari a circa 22.015 mq e che rimarrà operativo fino all'ultimazione dei lavori da parte di ASPI.

In particolare, il primo stralcio prevede unicamente la realizzazione dei lotti 1 e 2, parte del verde pubblico nell'area ubicata ad Ovest, in confine con la via Selice ed il vicolo Bussolo, destinata nella fase definitiva a parte dei parcheggi pubblici e l'ubicazione del bacino di laminazione provvisoriamente nell'area dei lotti 3 e 4.

Ritiene utile ribadire che il completamento dell'iniziativa che interessa il cantiere operativo CO02 non può avvenire prima del completamento dei lavori di ampliamento alla IV Corsia.

Inoltre, all'interno della Relazione Tecnica viene riportato che le zone previste a verde, compresa la fascia verde di mitigazione sita tra l'area di intervento e la proprietà autostradale, saranno adeguatamente alberate. Al riguardo si rimanda all'art. 26 commi 6, 7 e 8 del D.P.R. 495/92, con particolare riguardo alla distanza da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, che non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 metri.

Per quanto riguarda l'impianto fognario e di illuminazione pubblica, si richiama la conformità alle

norme vigenti che prevedono per la posa dei sottoservizi il rispetto della distanza minima di 3 m, mentre per i pozzetti di ispezione la distanza minima di 15 m dal confine di proprietà. Per l'installazione dei pali di illuminazioni, la distanza minima dal margine stradale per i sostegni verticali deve essere pari alla loro altezza più un franco di sicurezza e comunque non inferiore a 15 m. Il presente parere resta comunque condizionato alla prescrizione che i lavori non comportino in nessun caso interruzione e/o rallentamento al traffico autostradale e che il Proponente si impegni attraverso la sottoscrizione di apposito atto unilaterale d'obbligo a rimuovere in tempi certi ed a propria cura e spese, in caso di esigenze autostradali, qualsiasi opera realizzata nella fascia di rispetto, a giudizio e a richiesta della scrivente Aspi o del concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Da ultimo evidenzia che il comparto oggetto del procedimento rientra nella fascia potenzialmente soggetta al rumore autostradale. Sul tema si richiama l'art.8 del D.P.R. 30.03.04 n.142 (Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare), per segnalare che gli interventi di risanamento acustico per il rispetto dei limiti di cui agli articoli 4, 5 e 6 dello stesso D.P.R. restano a carico del titolare della concessione edilizia o del permesso di costruire, se rilasciata dopo la data di entrata in vigore del decreto stesso, come anche gli eventuali oneri che dovessero rendersi necessari in caso di inquinamento, sia passivo che attivo, causato dalla realizzazione dell'opera in argomento nella fascia di rispetto autostradale.

SNAM Rete Gas (parere del 14/06/2022) comunica che viene ad essere interferita, dalle opere in oggetto, la condotta All. Imola Metano DN 100 sopra citata, in esercizio ad alta pressione.

I fondi interessati dalle opere e percorsi dalla tubazione, sono gravati da servitù di metanodotto in favore di SNAM che prevedono – tra l'altro – la possibilità per la stessa di accedere liberamente ed in ogni tempo ai propri impianti con il personale ed i mezzi necessari per la sorveglianza, la manutenzione, l'esercizio e le eventuali riparazioni, nonché l'obbligo per la concedente ed i suoi aventi causa di non costruire nuove opere di qualsiasi genere a distanza inferiore:

- a metri 8 (otto) dall'asse della condotta sopra citata – insistente sui mappali 32 – 25 – 254 – 255 e 256 del foglio 117 del comune di Imola (mappali esistenti al momento della sottoscrizione della servitù) – con obbligo di mantenere tale fascia a terreno agrario, a parte per quanto indicato nell'atto di servitù medesimo, con l'impegno ad astenersi dal compimento di qualsiasi atto che possa ostacolare il libero passaggio o rendere più incomodo l'uso e l'esercizio della servitù;

- a metri 11 (undici) dall'asse della condotta sopra citata – insistente sui mappali 47 – 49 – 78 – 84 – 85 e 90 del foglio 117 del comune di Imola (mappali esistenti al momento della sottoscrizione della servitù) – con obbligo di mantenere tale fascia a terreno agrario e con l'impegno ad astenersi dal compimento di qualsiasi atto che possa ostacolare il libero passaggio o rendere più incomodo l'uso e l'esercizio della servitù. SNAM esprime parere di massima favorevole subordinato alle prescrizioni ed agli eventuali adeguamenti alla rete in esercizio – da realizzarsi a cura di SNAM ed onere del Soggetto richiedente – che saranno forniti a seguito dell'invio, alla scrivente Società, del progetto di dettaglio delle opere di urbanizzazione e degli edifici che verranno ad interessare le fasce asservite alla tubazione.

Non hanno espresso parere:

Area Blu S.p.a.

ATERSIR

Autorità di Bacino Distrettuale Fiume Po

Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile

Consorzio Utenti Canale dei Molini di Imola e Massalombarda

Per tali Enti è stato applicato il silenzio assenso. (det. 1484 conclusione CdS).

PRESO ATTO CHE

in attuazione alle Delibere di Giunta Regionale n. 1795 del 31/10/2016 e n. 1407 del 07/08/2023, Arpae predispone la relazione istruttoria in merito alla valutazione ambientale, evidenziando gli elementi di natura tecnica sulla cui base costruire la motivazione del provvedimento in capo alla Città Metropolitana di Bologna, cui competono le ulteriori verifiche di natura procedimentale, incluso l'esame degli aspetti soggettivi legati alla procedibilità della domanda, volta ad ottenere l'emissione del provvedimento finale;
in esito alla istruttoria anzi descritta

SI PROPONE

alla Città metropolitana di Bologna, in qualità di autorità competente, di esprimere il PARERE di ValSAT art. 5, comma 7, L.R. n. 20/2000 in merito al procedimento di Piano Urbanistico Attuativo Ambito ASP AN2.7 Lasie (via Selice – Casello A14) - Comune di Imola, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

Il PUA in oggetto riguarda l'ambito "ASP_AN2.7: Lasie", normato dall'omonima scheda del POC vigente, con destinazioni principali commerciali, alberghiere, artigianali, produttive e di servizio. L'area interessata è situata nel quadrante denominato "Polo funzionale metropolitano integrato Selice – A14" ricompreso tra le vie Lasie, Selice e via Della Fossetta; si trova a sud della A14 e confina a est con l'ambito APF6, a ovest con la via Selice e a sud con aree destinate a viabilità di previsione di PSC.

Si rileva che lo stato di progettazione è ancora preliminare, non vi sono certezze sugli usi a cui verranno destinate le superfici utili, stanti la grande varietà di usi ammessi nonché la varietà di modifiche che, in base alla attuale versione delle NTA, sarebbe ammessa senza comportare variante. Si legge che *"Le tavole di PUA sono da considerarsi previsioni planivolumetriche, non vincolanti per sagoma di edifici e per conformazione degli ambiti....(omissis)"*.

Poiché tale indeterminazione di usi, dislocazione degli edifici e delle superfici permeabili, altezze, distribuzione dei parcheggi etc. comporta un'ampia incertezza relativamente agli effetti sulle diverse matrici ambientali, si raccomanda di revisionare le NTA prevedendo che variazioni di sedimi, altezze, distribuzione planimetrica degli edifici, percorsi carrabili superiori ad una determinata quota significativa siano sottoposte a una nuova valutazione di sostenibilità, così come l'insediamento di attività produttive e artigianali poiché attualmente non valutate in termini ambientali.

In merito al massimo numero di piani e alla possibilità di realizzare interrati, si raccomanda che le NTA siano allineate con quanto riportato nelle relazioni ambientali, ovvero;

- sono ammessi massimo 10 piani fuori terra;
- divieto di realizzare piani interrati o seminterrati.

Si raccomanda altresì di rivalutare l'effettiva necessità di prevedere un così alto numero di parcheggi a raso, valutando se sia possibile recuperare quote di permeabilità al fine di ridurre il consumo di suolo.

Si richiama quanto prescritto da AUSL in merito all'esclusione di attività socio assistenziali con residenza continuativa H24. Per quanto riguarda gli usi "a2-Residenze collettive o specialistiche" e "b11-Attività socio-assistenziali" si rileva che usi di natura residenziale non sono adeguati in classi acustiche superiori alla terza, e si raccomanda al Comune di verificare l'adeguatezza di tali usi prima di rilasciare i relativi permessi.

Si chiede di esplicitare nelle NTA quanto dichiarato nella documentazione ovvero che “non sono previsti usi di logistica”.

Relativamente alla accessibilità emerge come il comparto non sia raggiungibile con mezzi sostenibili o pubblici. I percorsi ciclabili sono previsti all'interno del comparto e, per un breve tratto, lungo via Selice ma non c'è connessione con la rete comunale. Non sono presenti percorsi pedonali di collegamento alle fermate del trasporto pubblico, peraltro non adeguato ad un uso non occasionale. Gli impegni presi in relazione alle linee guida APEA rimandano a tempi non definiti e ad attività non determinate e pertanto non possono garantire la realizzazione di un'accessibilità sostenibile. Si raccomanda che venga realizzata la connessione ciclopedonale in continuità e sicurezza lungo via Selice almeno fino alla stazione ferroviaria e comunque prima che il comparto sia insediato.

Le valutazioni sui flussi di traffico restituiscono un prevedibile aggravamento del traffico, particolarmente nei tratti di collegamento alla rete autostradale. Per quanto riguarda le intersezioni, l'impatto maggiore si determinerà nelle ore pomeridiane laddove il livello di servizio scende a D, ovvero ad un livello di precongestione dell'intersezione, in particolare per la nuova rotonda sulla Selice all'incrocio con l'Asse Nord-Sud, per la rotonda esistente Selice-Lasie e per l'innesto del nuovo Asse Trasversale a sud sulla Lasie.

Si raccomanda di effettuare un monitoraggio del traffico e dell'incidentalità, al fine di prevedere adeguati sistemi di regolazione e di valutare la necessità di introdurre nuovi tratti serviti dal trasporto pubblico.

In merito al rumore, considerato che il reale utilizzo dell'areale è ad oggi sconosciuto e che pertanto le valutazioni acustiche hanno valore indicativo, si richiamano le condizioni di ARPAE APAM che chiedono di:

- consentire l'insediamento di attività lavorative che prevedono lavorazioni e funzionamento degli impianti esclusivamente in periodo diurno;
- l'insediamento di attività commerciali, artigianali e produttive dovrà essere preceduto da una preventiva valutazione previsionale di impatto acustico per la verifica dei limiti di legge;
- vietare aree di carico e scarico merci in prossimità degli edifici residenziali;
- tutti gli impianti esterni devono essere schermati e posizionati sul lato opposto ai ricettori;
- le UTA installate non devono avere potenza sonora maggiore di quanto considerato come sorgente nello studio acustico.

Per quanto concerne la posa di asfalto fonoassorbente nel tratto compreso tra le due nuove rotonde in progetto, poiché l'intervento aumenta il carico urbanistico che poi si distribuisce sulla rete stradale, non si ritiene adeguata l'affermazione secondo cui *“tale superamento è dovuto ad un tratto di viabilità di progetto che non è oggetto del presente elaborato, pertanto ci si limiterà ad identificare gli interventi di mitigazione necessari demandando la responsabilità della loro realizzazione ai titolari dei lotti che dovranno realizzare le opere di urbanizzazione”*. Si raccomanda di identificare il soggetto che dovrà realizzare tale intervento mitigativo.

Prima della posa e a valle della definitiva progettazione dell'ambito, che potrebbe modificare in modo anche significativo l'impatto acustico, si raccomanda di verificare l'adeguatezza e l'estensione dei tratti stradali interessati. Si raccomanda altresì di indicare nella Dichiarazione di Sintesi il soggetto responsabile dell'intervento nonché il soggetto che assumerà a propria cura e spese l'onere di manutenzione e periodica sostituzione del manto fonoassorbente.

Si prevede la realizzazione di un'area verde a nord ovest con una leggera depressione centrale che consentirà di svolgere nell'area la funzione di area di laminazione garantendo l'invarianza idraulica di tutto il complesso. Si raccomanda di prevedere quanto necessario alla tutela della pubblica incolumità anche nei momenti di allagamento della vasca, senza che ciò determini una riduzione della dotazione di verde pubblico. Si raccomanda inoltre di specificare il soggetto che prende in carico la manutenzione e gestione della vasca di laminazione, dal momento che non potrà essere HERA, considerando la necessità di contenere la proliferazione di odori o animali molesti o nocivi.

In merito al rischio idraulico, il progetto prevede di innalzare la quota del piano campagna di 1.00 - 1.70 m rispetto all'attuale. Le tipologie edilizie non prevedono piani seminterrati o interrati. Si raccomanda che nell'ambito del rilascio del PdC, o altro titolo abilitativo, vengano assunti tutti quegli accorgimenti utili a garantire la compatibilità degli interventi con le condizioni di pericolosità idraulica dell'area. Inoltre, si raccomanda che nella Dichiarazione di Sintesi sia espressamente riportato l'impegno del Comune a non incrementare in alcun modo il rischio di alluvioni nell'area e a verificare che siano garantiti, in caso di alluvioni, tutti i collegamenti e le connessioni infrastrutturali.

Si ricorda che il PUA è da sottoporre alla procedura di verifica archeologica preventiva, come indicato dalla Soprintendenza.

ASPI ricorda che il completamento del comparto non potrà avvenire prima del completamento dei lavori di ampliamento alla IV corsia dell'Autostrada A14, dunque si tratta di alcuni anni. A causa di questa dilazione non controllabile dei tempi di realizzazione del secondo stralcio, si raccomanda di verificare che il primo stralcio consista in un progetto autoconsistente che non lascia irrisolti problemi ambientali e che sia completo delle dotazioni necessarie, anche in termini di accessibilità e decoro urbano.

Ricorda altresì che il comparto oggetto del procedimento rientra nella fascia potenzialmente soggetta al rumore autostradale e richiama la norma vigente per segnalare che gli interventi di risanamento acustico per il rispetto dei limiti restano a carico del titolare della concessione edilizia.

per LA RESPONSABILE
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA
Patrizia Vitali¹

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

¹ Ai sensi del Codice dell'Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 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.

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

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