

**Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 30063/2022**

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

**Istruttoria di VAS/ValSAT del Procedimento Unico avviato ai sensi dell'art. 53, L.R. n. 24/2017 per la realizzazione di nuovo impianto di autolavaggio a servizio del distributore carburanti esistente Carducci Srl, Comune di Imola**

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

**Autorità procedente: Comune di Imola**

**PREMESSO CHE:**

- In data 20.09.2021 la società Carducci S.r.l. ha presentato richiesta, acquisita al Prot. comunale 30599, del permesso di costruire per la realizzazione di nuovo impianto di autolavaggio, a servizio del distributore carburanti Conad Carducci, in Via Emilia Ponente snc in variante allo strumento urbanistico vigente, ai sensi del comma 1 lett. b) dell'art. 53 L.R. 24/2017;
- con atto comunale prot. 30903 del 22/09/2021 è stata indetta la Conferenza di servizi decisoria in forma semplificata e modalità asincrona al fine di acquisire i pareri, nulla osta e atti di assenso necessari per la conclusione del procedimento in oggetto entro il termine di 90 giorni dalla richiesta di parere;
- il Comune di Imola adotta con Atto monocratico n. 571 del 25/03/2022 determinazione di conclusione negativa della Conferenza di servizi decisoria a seguito della mancata coerenza con le disposizioni del Piano Territoriale Metropolitan (PTM) segnalata dalla Città Metropolitana di Bologna, rinviando al Piano Urbanistico Generale (PUG) la formulazione di una norma di carattere generale che stabilisca le condizioni di insediamento e di ampliamento dei distributori di carburanti sul territorio comunale, con localizzazione preferenziale lungo le direttrici principali in uscita dal centro urbano, nel rispetto delle disposizioni del PTM;
- la società Carducci S.r.l. ha presentato nuova richiesta in data 05.07.2022 (acquisita al Prot. Gen. comunale al n. 23759) relativa al permesso di costruire per la realizzazione di nuovo impianto di autolavaggio, a servizio del distributore carburanti Conad Carducci, in Via Emilia Ponente snc in variante agli strumenti urbanistici comunali PSC e RUE ex art. 53 LR 24/2017;
- il Comune di Imola con proprio atto Prot. Gen. n. 24137 del 07.07.2022 ha indetto la Conferenza di servizi decisoria coinvolgendo le seguenti Amministrazioni/Enti/Gestori di beni e servizi pubblici:
  - Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna
  - Azienda USL
  - ARPAE - Distretto di Imola
  - ANAS
  - Consorzio della bonifica renana
  - Area blu

- Inrete Distribuzione energia
- Regione Emilia Romagna - Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile - Bologna
- Autorità di bacino fiume Po
- ATERSIR – Bologna
- con comunicazione agli atti la Città metropolitana di Bologna ha richiesto documentazione integrativa in merito alla DGC n. 140 del 14.06.2022, inerente la revisione del perimetro del Territorio Urbanizzato; ha inoltre richiesto di integrare la documentazione ambientale con lo studio acustico e con nuove valutazioni aggiornate in merito al rischio idraulico, oltre che fornire un elaborato progettuale ed una relazione che dettagli gli interventi previsti per l'inserimento paesaggistico;
- il Comune di Imola ha trasmesso la documentazione integrativa agli atti CM BO con PG/54548/2022 del 08/09/2022;
- con comunicazione agli atti CM BO con PG/63563 del 21/10/2022 il Comune di Imola ha attestato la pubblicazione nell'Albo Pretorio on line della Città dal 20/07/2022 al 05/09/2022;
- con Atto monocratico n. 214 del 03/02/2023 il Comune di Imola, nonostante il parere negativo ANAS PG 41560 del 05.12.2022, ha adottato la determinazione di conclusione positiva con prescrizioni - contenute nei pareri allegati - condizionata all'avvenuto spostamento della delimitazione del centro abitato secondo le procedure previste dal Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada;
- con comunicazione agli atti CM BO con PG/69664 del 22/11/2023 il Comune di Imola comunica di aver concluso l'iter di modifica della delimitazione del centro abitato di Imola discendente dalla delibera G.C. 94 del 04/04/2023 e G.C. 230 del 11/08/2023 e che con Atto Monocratico n. 1573 del 30/10/2023 è stata aggiornata conseguentemente la cartografia del PSC e del RUE che ha interessato l'area di intervento di cui al Procedimento unico in oggetto. Trasmette pertanto gli elaborati aggiornati. Invia altresì il nuovo parere espresso da ANAS del 21/11/23 a seguito della modifica di delimitazione del centro abitato. Chiede alla CM l'avvio del procedimento di formulazione delle Riserve sulla Variante urbanistica comprensivo di Parere motivato, parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale in riferimento agli aspetti geologici, sismici e idrogeologici del territorio;
- con comunicazione del 27/11/2023, in atti al PG/2023/201806, 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 05/12/2023;

#### **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/ART53\\_SUAP\\_DPR160-2010\\_A14bis/IMOLA/AUTOLAVAGGIO%20VIA%20EMILIA%20C%20-%208222%2012%202021&fileid=727816463](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files/?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/ART53_SUAP_DPR160-2010_A14bis/IMOLA/AUTOLAVAGGIO%20VIA%20EMILIA%20C%20-%208222%2012%202021&fileid=727816463)

Il presente procedimento unico viene presentato per variare le seguenti tavole degli strumenti urbanistici:

1. Variante al PSC TAV.1 al perimetro del T.U. in considerazione anche della recente delibera di Giunta Comunale atto n. 140 del 14.06.2022 che ha incluso nel T.U. l'area del distributore carburanti;
2. Variante al RUE Tav.1a Foglio 10 con la modifica di destinazione urbanistica di un'area di mq 2 240,00 da AVP\_N a MOB\_D;
3. Variante al RUE Tav.1a Foglio 10 con la modifica della fascia di rispetto stradale come previsto dall'art.26 comma 3 del Regolamento di attuazione del codice della strada DPR 495/92.

L'impianto di distribuzione carburante attualmente esistente, per adeguarsi alle esigenze della propria clientela, ha necessità di realizzare un impianto di autolavaggio. In zona non sono presenti altri impianti. L'impianto verrà realizzato al di fuori della fascia di rispetto della Via Emilia. Sarà dotato di impianto di depurazione delle acque di lavaggio con un riutilizzo dell'85% dell'acqua consumata; grazie a ciò è previsto un consumo massimo di mc 35 di acqua giornalieri.

Le acque non riutilizzate verranno convogliate alla fognatura nera dell'impianto di distribuzione carburanti che è già allacciata alla fognatura comunale. Tutte le acque bianche invece verranno convogliate sul fosso stradale come quelle del distributore esistente; prima però saranno depurate attraverso il pozzetto desoleatore esistente che verrà adeguato alle nuove portate.

Verranno installate n.3 piste coperte per il lavaggio manuale e n.2 tunnel per il lavaggio automatico. È prevista, attorno a tutto l'impianto, la realizzazione di una fascia a verde con siepi di alto fusto per separare l'impianto dalla campagna circostante. La laminazione avverrà mediante la realizzazione di una fognatura bianca sopra dimensionata costituita da caditoie maggiorate e tubazioni con dimensione  $\varnothing$  400. Verranno inoltre realizzate nel piazzale due leggere depressioni di cm 8; per i dettagli si vedano gli elaborati grafici e la relazione "Valutazione di compatibilità e invarianza idraulica" a firma dell'Ing. Plazzi .

Alla presente domanda di Permesso di costruire viene allegata la richiesta da trasmettere alla Soprintendenza archeologica per l'esecuzione dei sondaggi.

L'impianto è costituito da un prefabbricato in metallo tamponato parzialmente con pareti metalliche e pareti in vetro; interposto alle piste viene creato un locale tecnico, anch'esso tamponato con pareti in metallo.

Gli introiti derivanti dal nuovo impianto consentiranno di contenere il prezzo finale dei carburanti. È bene ricordare che la costruzione di questo impianto carburanti ha consentito l'abbassamento dei prezzi in tutta la zona circostante. Inoltre limiteranno gli spostamenti degli utenti perché, come precedentemente scritto, in zona non sono presenti altri impianti di autolavaggio.

Per la gestione del nuovo impianto di autolavaggio è prevista l'assunzione di un ulteriore dipendente.

**In sintesi l'obiettivo del proponente è quello di ampliare l'attività produttiva esistente ed in particolare:**

- fornire un nuovo servizio per l'auto unitamente a quello esistente di distribuzione di benzine e GPL, attualmente mancante nella zona nord della città lungo la via Emilia;
- ottimizzare gli accessi esistenti al distributore, che saranno utilizzati anche per l'accesso all'autolavaggio;
- migliorare le proprie performance commerciali.

Si prevede l'ampliamento in direzione NW per una superficie complessiva di circa 2273 mq.

Nella nuova area ad autolavaggio sono previsti: 2 portali, 3 piste per l'autolavaggio e 3 aspiratori.

Le auto in entrata ed in uscita utilizzeranno le entrate/uscite dell'attuale distributore.

Per quanto concerne le acque di scarico è previsto un impianto di depurazione delle acque reflue prefabbricato (mod. Ecobiox) che consiste in:

- trattamenti preliminari: le acque di lavaggio saranno sottoposte a trattamento di dissabbiatura pesanti (sabbia, fango, particelle con caratteristiche analoghe) e disoleatura;
- trattamento mediante impianto a Bio-Ossidazione Mod. ECOBIOX® ove avviene la demolizione vera e propria delle sostanze inquinanti contenute nei reflui, fra cui: Torbidità, COD, Tensioattivi Anionici e non Ionici, Oli emulsionati, ecc.

La relazione dell'impianto di depurazione prevede che le acque trattate in uscita dall'impianto siano garantite conformi a quanto prescritto dalle vigenti Normative antinquinamento, con particolare riferimento al D. Lgs.152 del 03/04/2006 – Tab. 3 Allegato 5 – Scarico in Pubblica Fognatura.

Inoltre l'impianto di depurazione consente di riciclare circa 85% delle acque di scarico che saranno reimmesse nell'impianto di lavaggio. Con tale accorgimento, l'approvvigionamento di acqua potabile giornaliero, proveniente esclusivamente dall'acquedotto, è valutato al massimo in 26 mc/g.

## SOLUZIONI ALTERNATIVE

La maggior parte degli autolavaggi a Imola sono distribuiti nella zona nord della città, dove è avvenuta l'espansione artigianale-industriale verso il casello autostradale.

Lungo la via Emilia è presente un autolavaggio in loc. Toscanella, mentre altri sono posti sul tratto stradale a sud della città.

La nuova proposta si inserisce quindi in una zona della città non ancora coperta per questo tipo di offerta commerciale.

Alternativa zero: l'alternativa zero mantiene naturalmente le condizioni attuali; chi abita in ambito urbano per poter lavare l'auto in direzione nord deve recarsi a Toscanella.

In merito al consumo di suolo si precisa che l'art. 6 della L.R. 24/2017 al comma 5 lett. b) dice che *"Previa valutazione che non sussistano ragionevoli alternative localizzative che non determinino consumo di suolo, non sono computate ai fini del calcolo della quota massima di consumo di suolo di cui al comma 1 le aree che, dopo l'entrata in vigore della presente legge, sono utilizzate per la realizzazione:*

*b) di interventi di ampliamento e ristrutturazione di fabbricati adibiti all'esercizio di impresa ovvero di interventi di nuova costruzione di fabbricati o altri manufatti necessari per lo sviluppo e la trasformazione di attività già insediate, nell'area di pertinenza delle stesse, in lotti contigui o circostanti, ovvero in aree collocate in prossimità delle medesime attività, ad esclusione degli interventi che comportino la trasformazione di un esercizio commerciale in una struttura di vendita o insediamento commerciale di rilievo sovracomunale";*

Nel caso in esame dal momento che l'attività esistente è localizzata in quel luogo, l'attività di ampliamento della stazione di distribuzione carburanti destinata ad autolavaggio può essere annoverata nei casi di cui alla lett.b) sopra riportata e quindi non sarà computata nel calcolo della quota massima di consumo di suolo.

La scelta degli indicatori di monitoraggio è stata effettuata perseguendo il principio di economicità e facilità di reperimento dei dati che li compongono. E' da precisare che il set potrà subire modifiche nel tempo, in funzione di un periodo di test e rodaggio del piano di monitoraggio.

La gestione è in capo a Carducci s.r.l. in accordo con l'Amministrazione comunale di Imola, la frequenza è annuale.

## 7.2 INDICATORI

indicatore	descrittore	unità di misura	riferimento normativo	inquadramento DPSIR	calcolo	frequenza	ulteriori soggetti coinvolti nel monitoraggio	target
<u>dati climatici - pioggia - vento (direzione e velocità)</u>	serve a contestualizzare e dati atmosferici rilevati di risposta	mm/h - m/s	D.G.R. n 1135 del 08/07/2019.	contesto	rilievo da centraline	giornaliera	ARPAE	
<u>acqua potabile riciclata</u>	serve a verificare la performance di riciclo dell'acqua	% di acqua riciclata sul complessivo consumato	PTA	processo - risposta	dal gestore	annuale		deve crescere
<u>copertura arborea</u>	serve a valutare l'incremento di ombreggiamento e di crescita delle piantumazioni previste	mq/sup totale	LR 24/2017	processo - risposta alle mitigazioni su inquinamento atmosferico e visivo	mediante GIS o rilievo manuale	annuale	geoportale RER	deve crescere
<u>pressione sonora ai ricettori indicati dalla DO.IM.A.</u>	serve a verificare i leqA calcolati in fase previsionale	dBa	L. 447/95 - DPCM 14/11/1997	processo - risposta	rilievo fonometrico	una tantum	ARPAE	deve rientrare nei limiti di norma

### RISCHIO E INVARIANZA IDRAULICA

Il volume minimo da reperire ai fini dell'invarianza è  $W = 87.10$  mc.

Il volume per l'invarianza sarà individuato all'interno dei seguenti dispositivi compartecipi:

- Condotte e pozzetti (ispezione e/o caditoie) fognari;
- Depressioni nel piazzale pertinenziale dell'autolavaggio.

Nei dispositivi fognari viene reperito un volume utile pari a:

$$V(\text{CONDOTTE E POZZETTI}) = 33.86 \text{ mc} + 4.39 \text{ mc} = 38.25 \text{ mc} < W$$

Nello stesso piazzale "pertinenziale" del nuovo autolavaggio verranno realizzate due leggere depressioni (una a nord ed una a sud delle piazzole di lavaggio) con profondità pari a 8 cm.

Queste due depressioni permetteranno in caso di rigurgito da parte della strozzatura finale della fognatura di invasare ulteriori volumi di acque meteoriche.

- DEPRESSIONE 1

$$V \text{ dep1} = A \times 0.08 \text{ m} = 386.84 \text{ mq} \times 0.08 \text{ m} = 30.95 \text{ mc}$$

- DEPRESSIONE 2

$$V \text{ dep2} = A \times 0.08 \text{ m} = 273.55 \text{ mq} \times 0.08 \text{ m} = 21.88 \text{ mc}$$

Il volume totale quindi reperito dai dispositivi compartecipi risulta essere pari a:

$$V \text{ tot} = V \text{ CONDOTTE E POZZETTI} + V \text{ DEP1} + V \text{ DEP2} = 38.25 \text{ mc} + 30.95 \text{ mc} + 21.88 \text{ mc} = 91.08 \text{ mc} > W$$

Tale valore risulta essere maggiore del volume minimo da reperire per garantire l'invarianza idraulica.

In conclusione, l'intero sistema invariante risulta adeguatamente dimensionato, con adeguato margine di sicurezza idraulica.

Per quanto riguarda il rischio idraulico l'area ricade in area P1 per il reticolo principale.

Non risulta quindi necessario effettuare studi idrologici di maggior dettaglio e/o adottare particolari misure progettuali.

Tuttavia si sottolinea che il progetto "altimetrico" dell'intervento prevede comunque di impostare le quote (per raccordarsi al piano viabile della Via Emilia e alla pavimentazione esistente del distributore carburanti esistente) innalzandosi di almeno 40 cm rispetto allo stato attuale, in modo tale da garantire un elevato franco di sicurezza rispetto a potenziali (rari) eventi di allagamento, caratterizzati tra l'altro da tiranti idrici sicuramente molto bassi se non nulli!

Per quanto concerne il reticolo secondario l'area oggetto di intervento ricade in P2.

Per rispettare le indicazioni riportate nell'art. 28 del PSAI risulta necessario che il progettista svolga

accertamenti di maggior dettaglio.

In particolare, si può affermare che il tirante idrico nell'area, in caso di eventi eccezionali, raggiungerà valori di pochi centimetri. Tale affermazione è giustificata dal nuovo assetto dell'ampliamento e dall'assetto del terreno circostante.

Infatti, vista la necessità di raccordarsi alla Via Emilia e alla parte esistente del distributore ci si alzerà di almeno 40 cm rispetto allo stato attuale del piano campagna. La via Emilia non risulta interessata da eventi eccezionali di allagamento, infatti, come si evince anche dalle immagini riportate sopra, le aree subito a monte della Via stessa non risultano interessate da fasce di pericolosità. Quindi siccome ci si alzerà proprio alle quote di queste aree e leggermente al di sopra della quota della via Emilia stessa, si ritiene che l'area sarà interessata al più da tiranti idrici ridotti e di pochi centimetri.

Inoltre, si sottolinea che la campagna circostante l'area d'intervento (che rappresenta la porzione alta ed iniziale del bacino dei canali consorziali Calderino/Correcchio, vedi figura seguente estratta dal gis del Consorzio di Bonifica Renana) presenta una pendenza significativa verso nord e che tale conformazione, in caso di eventi eccezionali, consentirà all'area di raggiungere appunto tiranti di al più pochi centimetri.

In ultimo, non si rileva sul campo la presenza di alcun ostacolo fisiografico al flusso dell'eventuale spagliamento di acque dal sistema di scolo locale, condizione che avrebbe potuto determinare la presenza di "celle depresse" atte all'invaso di acqua: tale condizione è, nel caso specifico, del tutto inesistente.

In conclusione, la scelta progettuale di alzare il piano d'imposta dell'ampliamento di circa 40 cm rispetto al piano campagna attuale rappresenta, rispetto all'Art. 28 del PSAI, condizione del tutto sufficiente a garantire, rispetto a potenziali interessamenti da parte di allagamenti/esondazioni dal reticolo idrografico principale/secondario, la piena sicurezza idraulica (i.e. impossibilità di interessamento da parte dei deflussi idrici) dell'intervento in progetto.

Per la realizzazione del distributore era stata prescritta una cortina verde larga 2,00m con alberature. L'impianto che sarà realizzato avrà una altezza massima di circa 4,00m e per meglio schermarlo verso la campagna circostante verrà realizzata una cortina di siepi in lauro che può raggiungere altezze di oltre 3,00m. La cortina di siepi in lauro migliorerà anche l'inserimento ambientale del distributore esistente perchè lo renderà praticamente invisibile dalla campagna circostante; è prevista anche una fascia di verde, priva di alberature, sul fronte della Via Emilia larga ml 2,60 in continuità con la fascia verde pubblica esistente larga ml 3,00. Ovviamente tutto il verde sarà dotato di impianto automatico di irrigazione che riutilizzerà anche parte delle acque depurate derivanti dall'impianto di trattamento delle acque previsto nell'autolavaggio.

Le nuove pavimentazioni saranno realizzate in maggior parte con materiale drenante, tutte le acque meteoriche provenienti dai piazzali saranno trattate mediante i disoleatori prima di essere immesse nello scarico delle acque bianche esistente.

#### VALSAT COERENZA

La tav. 1a del RUE inserisce l'area nelle zone AVP\_2N "Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola della via Emilia Nord" e parzialmente per una breve fascia lungo il confine nord dell'attuale distributore in ANS\_C2.1.

L'art. 4.1.3 del RUE relativo alle opere ammissibili in territorio rurale non specifica la possibilità di nuovi impianti per la distribuzione di benzina, opportunità che è invece espressamente indicata all'art. 10.1.5 "Distributori di carburanti e altri servizi alla mobilità" del RUE.

L'area in esame ricade nella zona di tutela della centuriazione romana e delle campiture medievali di cui all'art. 2.2.4 delle NTA del PSC.

L'area ricade altresì nella fascia di rispetto archeologico della via Emilia di cui all'art. 2.2.5 del PSC. La tav. 3 del PSC "Tutele relative alla Vulnerabilità e sicurezza del territorio" fa ricadere l'intero sedime di progetto nell'ambito di controllo degli apporti di pianura.

Qualora la proposta di variante al RUE per l'ampliamento dell'area MOB\_D fosse confermata, la norma permette la nuova costruzione e quindi la realizzazione dell'autolavaggio.

## PSC

L'area ricade nel sistema agricolo della via Emilia di cui all'art. 5.6.4 ed in parte negli ambiti residenziali di previsione di cui all'art. 5.3.2.

Le norme non precludono la realizzazione della proposta di progetto tuttavia l'art. 5.6.4 individua tra gli obiettivi specifici da perseguire:

"favorire lungo i due margini della Via Emilia la percezione visiva del percorso principale e colture idonee a conservare i varchi visuali in particolare verso la collina (con eliminazione della pubblicitaria non riferita alla toponomastica e alle attività insediate)". Il progetto prevede un uso del suolo di tipo produttivo non coerente con la vocazionalità agricola indicata dalla norma, tuttavia si pone in continuità con una attività analoga esistente. Si recepiscono le indicazioni prescrittive della norma 5.6.4 in merito alla pubblicitaria non riferita alla toponomastica e alle attività insediate.

Il Piano di classificazione acustica comunale (ZAC) approvato con delibera di C.C. n. 233 del 22/12/2015 e C.C. assoggetta l'area di interesse in classe IV "aree ad intensa attività umana" corrispondente al buffer ampio 50 m dal bordo della carreggiata assegnato alla via Emilia fuori dal centro abitato.

Qualora fosse approvata la variante urbanistica si ritiene che la classe IV attualmente in essere possa essere corretta anche per la futura destinazione d'uso del suolo. La sottile striscia attualmente ricadente nelle aree urbanizzabili ANS\_C2.1 e sempre oggetto di variante al momento ricadrebbe in classe III; si ritiene che, qualora la variante al RUE fosse approvata, debba essere inclusa nella classe IV uniformandosi alla classe acustica dell'intera area MOB\_D.

## SUOLO E SOTTOSUOLO

L'area oggetto di variante si colloca sulla fascia pedecollinare in corrispondenza della zona di raccordo tra l'alta pianura e le ultime propaggini dei rilievi appenninici ad una quota di circa 68 m s.l.m. in un contesto agricolo subpianeggiante, caratterizzato da una debole pendenza generalizzata verso N-NE <math>15^\circ</math> per cui è classificabile nella categoria topografica T1. Il sito in oggetto si inserisce quindi in un contesto stabile, non presenta fenomeni geomorfologici attivi che possano comportare dissesto di carattere geodinamico gravitativo.

Dal punto di vista geologico ricade su terreni appartenenti al Subsistema AES5 di Torre Stagni. Si tratta di una copertura quaternaria costituita da depositi alluvionali continentali di conoide e di terrazzo, composti da limi e limi argillosi con subordinate sabbie e ghiaie organizzate in corpi canalizzati. La distribuzione geometrica delle litologie è di tipo lenticolare sia in senso verticale che orizzontale con frequenti interdigitazioni, talora con rilevanti variazioni di spessore e distribuzione, anche all'interno di aree limitate; solo localmente e per brevi distanze, si riscontrano corpi tabulari caratterizzati da una certa continuità. A volte si riscontrano lenti ghiaiose. La disposizione è frequentemente longitudinale rispetto all'andamento del corso d'acqua responsabile della deposizione. Verso Ovest e verso Nord sono cartografati termini appartenenti alla copertura quaternaria alluvionale di origine continentale, denominata Subsistema di Ravenna (AES8).

I pozzi per acqua terebrati negli anni 70-80 a nord e sud dell'area di interesse evidenziano tali caratteristiche di alternanza di argille e ghiaie dello spessore di alcuni metri.

La proposta di Variante comporterà la scarifica di suolo di pregio per una superficie di circa 2.273 mq. La scarifica dei terreni, in relazione a quanto scritto nella relazione illustrativa, riguarderà proprio il suolo dal momento che è conteggiato in circa 30 cm di profondità pari a circa 680 mc.

Questo suolo potrà essere riutilizzato ai sensi del DPT 120/2017, previa analisi per la rispondenza alle tabb. 1A/B dell'allegato 5 di D. Lgs 152/2006. Data la quantità sarà considerato un piccolo cantiere (<6.000 mc).

La destinazione finale non è stata ancora individuata: in ogni caso si procederà come indicato dalla normativa di settore prima dei lavori di cantiere.

Il progetto di variante non modifica la morfologia dei luoghi se non per mettere la quota dell'autolavaggio alla medesima quota della stazione carburante e della via Emilia che avverrà mediante un sottofondo stabilizzato. Dal punto di vista geologico geotecnico si dovranno seguire le indicazioni riportate nella relazione geologica allegata alla procedura di Variante. L'analisi sismica non ha individuato problematiche legate al rischio liquefazione e l'approfondimento ha raggiunto la microzonazione sismica di II livello. In base a quanto sopra indicato non vi sono elementi ostativi di carattere geotecnico, morfologico e sismico alla realizzazione del progetto proposto.

#### ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE

Dal punto di vista idrologico, la relazione geologica non ha segnalato corpi idrici a distanza tali da potere influenzare direttamente o indirettamente la dinamica idrologica del sito in oggetto. Nel lotto in esame, le acque di precipitazione meteorica diretta sono smaltite naturalmente per evapotraspirazione ed infiltrazione.

La regimazione delle acque di ruscellamento superficiale è affidata e garantita dai fossetti interdoderali presenti. Le caratteristiche morfologiche e idrologiche locali sono tali da scongiurare il rischio di ristagni prolungati di acqua.

Dal punto di vista idrogeologico, al termine dell'indagine svolta non è stata riscontrata presenza di acqua all'interno dei fori penetrometrici eseguiti (novembre 2013).

Per quanto concerne gli scarichi idrici la tavola della rete fognaria mette in luce la fognatura separata nera lungo la via Zolino.

Le acque nere derivanti dall'attività saranno convogliate in pubblica fognatura nera: l'impianto sarà dotato di dissabbiatura, disoleatura e di trattamento delle acque derivanti dal lavaggio, tanto che se ne prevede il recupero per circa l'85%.

Anche per quanto concerne lo scarico delle acque bianche dei piazzali si prevede l'impianto di disoleatura prima dell'immissione nel fosso ricettore.

In relazione alle quantità di acque bianche da laminare, in virtù del principio dell'invarianza idraulica, la nuova urbanizzazione proposta con la Variante comporterà l'impermeabilizzazione di superfici ora ad uso agricolo e quindi permeabili.

In accordo con la normativa vigente (art. 20 delle NTA del piano stralcio di bacino (500 mc per ettaro di superficie da laminare) e considerando che circa 495 mq saranno mantenuti a verde e quindi permeabili, mentre circa 964 mq saranno realizzati con betonelle per ridurre i tempi di corrivazione, si è calcolato che serve una laminazione di circa 48,85 mc.

Questa avverrà mediante la realizzazione della rete di raccolta con una tubazione ovoidale cm 105 x cm 70 per una estensione di 80 ml e con n. 12 pozzetti.

#### RUMORE

Il 15 giugno 2021 è stato effettuato un sopralluogo al fine di verificare sorgenti sonore e ricettori presenti ed effettuare il monitoraggio acustico.

Allo stato attuale l'area è caratterizzata da:

- sorgente cilindrica dovuta al passaggio veicolare lungo la SS9: trattasi del tratto compreso tra Imola e Castel San Pietro T. all'altezza della frazione di Piratello. Essa è caratterizzata da un traffico locale e di attraversamento specialmente in periodo diurno. Le velocità dei veicoli sono ridotte a circa 50-60 km/h per effetto di telecamere di controllo della velocità;
- sorgente semisferica varia data dalla movimentazione dei veicoli all'interno dell'area del distributore, dalle voci dei clienti, dalla rumorosità degli erogatori di benzine;

- al momento del sopralluogo non presenti, tuttavia l'area è circondata da campi ad uso agricolo e pertanto la rumorosità potenziale, in stagione, è determinata anche dai mezzi di lavorazione agricola.

Il monitoraggio acustico eseguito per 24 ore consecutive con inizio alle ore 10 del 15/06/2021 ha fornito un  $leqA$  Tr diurno di 53.0 dBA ed un  $leqA$  Tr notturno di 49.1 dBA.

Da quanto emerso il clima acustico locale è conforme ai limiti di legge vigenti.

Attorno al futuro autolavaggio sono presenti diversi edifici ad uso residenziale: trattasi per lo più di ville o case isolate con giardino o parco recintato attorno.

In particolare quelli che in misura maggiore possono risentire delle attività di progetto sono stati identificati come segue:

R1 edificio di 2 piani fuoriterza posto a circa 73 m s.l.m.m. sito sulla SS9 alla distanza di circa 125 m dal bordo della carreggiata;

R2 edificio di 2 piani fuoriterza posto a circa 69 m s.l.m.m. sito sulla SS9 alla distanza di circa 11 m dal bordo della carreggiata;

R3 edificio di 2 piani fuoriterza posto a circa 67 m s.l.m.m. sito sulla SS9 (con un innesto sulla SS9) alla distanza di circa 128 m dal bordo della carreggiata;

R4 edificio di 2 piani fuoriterza posto a circa 67 m s.l.m.m. sito sulla SS9 (con un innesto sulla SS9) alla distanza di circa 130 m dal bordo della carreggiata;

R5 edificio di 2 piani fuoriterza posto a circa 63 m s.l.m.m. sito su via Zolino e distante circa 193 m s.l.m. dal punto di misura fonometrica e circa 238 m dal bordo della carreggiata della SS9.

Attraverso la misura fonometrica è stato tarato un modello di simulazione (software SoundPLAN vers. 8.0) che tiene conto della geometria del sito, con particolare riferimento alle infrastrutture viarie oggetto di interesse, ai corpi degli edifici in progetto ed alla presenza di altri fabbricati in grado di produrre riflessioni (n. 3). In questo modo sono stati calcolati i livelli sonori di immissione sia per lo stato di fatto che di progetto.

L'osservazione dei risultati della misura fonometrica eseguita ha evidenziato come sull'area la sola sorgente prevalente di rumore sia il traffico veicolare transitante sulla SS9 – via Emilia Ponente: trattasi di un traffico prevalentemente leggero caratterizzato da velocità medie basse per effetto degli autovelox presenti e prevalentemente diurno. In virtù di tale sorgente l'unico ricettore che ne subisce l'influenza è il ricettore R2, molto vicino alla SS9, specialmente in periodo notturno.

L'analisi di impatto acustico è effettuata considerando le sorgenti fisse e mobili indotte dall'esercizio della nuova attività.

Pur essendo difficile prioritariamente definire il numero di clienti medi del futuro autolavaggio, si è ipotizzato che la maggioranza di essi utilizzino l'esercizio in periodo diurno.

Sono quindi stati supposti 80 lavaggi nel periodo diurno compreso tra le 6 e le ore 22 e circa 7 lavaggi nel periodo notturno compreso tra le 22 e le 6 del mattino.

Si valuta inoltre che la gran parte di chi porta la macchina al lavaggio faccia anche rifornimento pertanto il traffico indotto dall'attività è pressoché nullo.

Le sorgenti fisse dell'autolavaggio sono date da:

2 portali

3 piste per l'autolavaggio

3 aspiratori

Come per l'analisi di clima acustico, quella di impatto acustico è stata condotta sui n. 5 ricettori tra i più vicini all'area di progetto.

Durante l'elaborazione modellistica si è valutata l'opportunità di poter lasciare in esercizio l'attività di autolavaggio 24h su 24.

Le condizioni di clima acustico locale presso i ricettori non permettono tuttavia il rispetto del criterio differenziale di cui all'art. 4 del DPCM 14/11/1997 per tutte le fasce orarie della giornata.

Dal momento che non appare opportuno realizzare degli schermi acustici attorno all'autolavaggio che ne limiterebbero la visibilità dalla strada, si è ragionato per sottrazione verificando in relazione

al clima acustico orario minimo del periodo notturno il numero delle apparecchiature che potessero essere lasciate in attività ed in quale orario.

Si è altresì valutata la necessità di mitigare i cancelli di entrata ed uscita di un tunnel.

Ne è emerso che l'autolavaggio, per rimanere entro i limiti del DPCM 14/11/1997, dovrà rimanere chiuso dalle ore 24 alle ore 5 e nelle fasce orarie dalle 22 alle 24 e dalle 5 alle 6 del mattino dovrà essere mantenuto in esercizio soltanto n. 1 portale mitigato – n. 1 aspiratore – n. 1 pista di autolavaggio.

#### ATMOSFERA

La proposta di Variante non prevede emissioni in atmosfera significative: chi andrà al lavaggio saranno pressochè gli stessi che effettueranno il rifornimento pertanto si è valutato che il traffico indotto sia nullo. In merito alle emissioni in atmosfera, si avrà una modesta emissione di vapor acqueo anche perché i tunnel saranno chiusi.

#### PAESAGGIO

L'area in esame si colloca all'interno dell'unità di paesaggio della collina Imolese (identificata dal PTCP come UdP 8) a confine il territorio della pianura imolese; la linea di demarcazione è all'incirca data dalla via Emilia che in questa zona è inclusa nella UdP della collina imolese.

Il PTCP allegato A definisce quest'area come caratterizzata da una bassa intensità del rilievo, le variazioni di pattern del reticolo idrografico, per lo più parallelo nella porzione di collina immediatamente prospiciente la pianura, dendritico nelle aree calanchive, centripeto nelle rare valli cieche connesse al carsismo dei gessi. La collina imolese è caratterizzata da aree dominate da litologie a maggior resistenza all'erosione rispetto a quella bolognese. Il paesaggio è maggiormente eterogeneo, caratterizzato da notevole stabilità strutturale, energia ed intensità di rilievo moderate, ma tali da spiccare decisamente nel contesto di collina. Le forme di rilievo prevalenti sono subarrotondate, i versanti per lo più brevi, hanno acclività da modesta ad elevata. In questo ambito sono localizzati i crinali di collina ed i "balconi" panoramici più significativi; le cime, per solito ben individuate, hanno una alta densità.

Il tracciato della via Emilia costituisce da secoli l'elemento antropico che caratterizza e demarca la pianura padana dalle colline retrostanti. L'area in esame è rimasta libera sino ad ora, ad uso agricolo. L'impianto di distribuzione carburanti costituisce un servizio alla viabilità e come tale si configura all'interno del paesaggio.

L'ampliamento che si richiede non frammenta ulteriormente il territorio perché si realizzerà in adiacenza all'esistente e pertanto il viaggiatore che percorre la via Emilia percepirà l'autolavaggio come un tutt'uno con l'impianto di distribuzione carburanti. Nella sostanza l'ampliamento che si propone non influisce significativamente sulla percezione visiva attuale da parte del viaggiatore che percorre la via Emilia.

Viceversa, per chi abita nelle ville attorno, questa nuova attività, specialmente per chi traguarda verso la collina, potrebbe disturbare la percezione visiva. In tal senso, la cortina verde prevista dal progetto in ottemperanza alle prescrizioni urbanistiche costituisce una mitigazione visiva significativa.

**CONSIDERATO INOLTRE CHE:**

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti al PG CM BO 6614 del 06/02/2023:

**ARPAE** presa visione della documentazione integrata comprensiva della valutazione previsionale di impatto acustico redatta da Tecnico Competente prende atto che sono previsti interventi di mitigazione acustica sugli impianti di autolavaggio, al fine di consentirne un uso parziale anche in alcune fasce del periodo notturno. In merito alle acque, rileva che per quanto concerne le acque reflue industriali derivanti dall'attività viene previsto un recupero e riutilizzo stimato del 85%, mentre il restante 15% verrà inviato alla pubblica fognatura. Le acque meteoriche di dilavamento piazzali saranno trattate da un impianto di disoleatura e convogliate, previa laminazione, in corpo idrico superficiale. ARPAE non ravvisa, per gli aspetti di competenza, motivi ostativi alla Variante al RUE di cui all'oggetto. Si riserva di formulare prescrizioni specifiche sulle diverse matrici ambientali nell'ambito del procedimento di Autorizzazione Unica Ambientale.

**AUSL** conferma quanto già espresso nel parere favorevole del 14/10/2021 suo Prot. 32117.

**Consorzio della Bonifica Renana** rileva che l'intervento in oggetto ricade all'interno di un'area classificata P2 - ALLUVIONI POCO FREQUENTI (Tr100 – Tr200) e che il canale di bonifica che può presentare una fonte di rischio è lo Scolo Calderino. Il progetto prevede la realizzazione di un impianto di autolavaggio da realizzarsi in ampliamento al distributore carburanti esistente, andando a trasformare una porzione di terreno completamente permeabile costituita da superficie verde agricola. L'impianto sarà realizzato in adiacenza alla Via Emilia e verrà mantenuta una fascia di verde al confine con la campagna circostante; sarà dotato di impianto di depurazione delle acque di lavaggio in cui è previsto un sistema di riutilizzo, pari all'85%, dell'acqua consumata. La superficie complessiva della zona oggetto di trasformazione è pari a mq 1.742, mentre le aree a verde compatto ammontano a mq 482, che non scolano né direttamente né indirettamente all'interno del sistema di smaltimento delle acque meteoriche in progetto; inoltre è prevista la realizzazione del volume di laminazione mediante il sovradimensionamento della rete fognaria bianca in progetto, costituita da pozzetti e tubazioni maggiorate aventi diametro di 400 mm, e dalla realizzazione di n.2 piazzali leggermente depressi, aventi profondità di 8 cm, per una capienza complessiva utile di 91,08 mc, volume utile maggiore rispetto a quanto richiesto dalla normativa PSAI Reno. Per la realizzazione dell'invaso di laminazione il progetto prevede tra il pozzetto P8 e il pozzetto P9 la realizzazione di una strozzatura mediante la collocazione di una tubazione di diametro ridotto pari a 110 mm, in grado di convogliare una portata massima di 2,2 l/s verso il fosso stradale esistente, come per la rete bianca presente a servizio dell'area carburante. Le acque nere non riutilizzate saranno convogliate alla fognatura nera del distributore carburanti esistente, già collegata alla fognatura comunale. Il prospetto altimetrico del progetto prevede di impostare una quota di progetto maggiore di 40 cm rispetto all'attuale quota del piano campagna.

Pertanto, per quanto di competenza e fatti salvi diritti di terzi, il Consorzio esprime parere idraulico favorevole al Permesso di Costruire - in variante agli strumenti urbanistici vigenti (PSC-RUE) art. 53 L.R. 24/2017 - per la realizzazione di nuovo impianto di autolavaggio, a servizio del distributore carburanti Conad Carducci, in Via Emilia Ponente snc, nel Comune di Imola (BO), a condizione che:

- per quanto concerne le aree di verde compatto, non influenti sulla stima dei volumi di laminazione secondo quanto imposto dal P.S.A.I., non dovranno prevedere collegamento alcuno con la rete fognaria esistente e a tale tutela dovranno essere contornate da cordoli a quote superiori rispetto al piano di verde stesso. Si fa ulteriormente presente che ogni eventuale variazione di superficie potrà contribuire ad una modifica dei volumi di laminazione precedentemente stimati.

**ATERSIR** ritiene sufficiente il parere del Gestore del SII in merito agli interventi in programma del piano in oggetto. Rammenta, inoltre, che dovranno essere rispettate le indicazioni/prescrizioni contenute nel parere del Gestore del S.I.I. sopra richiamato e conferma che non sono previsti

nuovi interventi del S.I.I a carico della tariffa connessi alle previsioni urbanistiche in oggetto.

**HERA INRETE** esprime il proprio nulla osta all'intervento in oggetto con la prescrizione, in merito al Servizio FOGNATURA E DEPURAZIONE, che l'intervento in oggetto dovrà essere sottoposto a procedura di rilascio dell'autorizzazione allo scarico AUA secondo quanto previsto nel Regolamento del Servizio Idrico Integrato.

## **ANAS**

**Oggetto:** S.S. 9 "via Emilia";

procedimento relativo a domanda di permesso di costruire - in variante agli strumenti urbanistici vigenti (PSC-RUE) art. 53 L.R. 24/2017 - per la realizzazione di nuovo impianto di autolavaggio, a servizio del distributore carburanti Conad Carducci, in Via Emilia Ponente snc.

In riferimento alla conferenza dei servizi semplificata asincrona relativa alla variante agli strumenti urbanistici - PSC-RUE - art. 53 L.R. 24/2017, presentata da codesto spett.le Ente ed assunta a protocollo Anas con n° CDG 0478805-I in data 11/07/2022 ed alle note successive, si comunica quanto di seguito riportato.

Per la variazione del limite di centro abitato lungo la S.S. 9 "via Emilia", così come espressa nelle tavole allegate agli atti delle conferenza di servizi - ed in particolare la modifica dall'attuale progressiva chilometrica 80+792 (verbale di consegna del 16/10/1998) alla progressiva 81+292 ca. - si esprime parere negativo.

L'estesa di centro abitato deve necessariamente essere determinata in conformità al Codice della Strada art. 3 comma 1 punto 8 e art. 4 ed in accordo con il procedimento di cui l'art. 5 comma 7 del regolamento di attuazione del nuovo codice. Quest'ultimo in quanto unico strumento normativo volto alla verifica della sussistenza dei presupposti di legge, che, allo stato non risultano sussistenti (la zona di cui trattasi non è urbanizzata) e/o verificati.

In riferimento alla realizzazione dell'impianto di autolavaggio a servizio del distributore carburanti si ribadisce, inoltre che, in ottemperanza con l'art. 26 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada (art. 16 del Codice della Strada) e con la Circolare Anas 79/73 relativa a "Impianti di distribuzione di carburanti in fregio alle Strade Statali", le strutture di autolavaggio non possono ricadere all'interno della fascia di rispetto stradale.

Per quanto concerne la possibilità di scarico diretto nel fosso stradale della S.S.9 "via Emilia" si esprime parere negativo; il sistema fognario di tutta l'area di servizio (acque di piattaforma e acque nere di scarico civile) deve risultare indipendente dai presidi idraulici della strada (che sono dimensionati unicamente per lo scolo delle sole acque derivanti dalla piattaforma stradale).

Con PG CM BO 69664 del 22 11 2023 ANAS, considerato quanto contenuto nel Verbale di Delimitazione del Centro Abitato del Piratello sottoscritto in data 25/09/2023, che si estende dal Km 80+792 al Km 82+385, ricomprendendo così l'area interessata dalla Conferenza in oggetto, esprime parere favorevole alla realizzazione delle opere così come presentate in Conferenza dei Servizi, raccomandando la verifica del corretto smaltimento delle acque provenienti dalla nuova attività, tanto al fine di non arrecare alcun pregiudizio alla circolazione stradale.

## **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 Unico avviato ai sensi dell'art. 53, L.R. n. 24/2017 per la realizzazione di nuovo impianto di autolavaggio a servizio del distributore carburanti esistente Carducci Srl, Comune di Imola, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

Il progetto prevede di ampliare l'attuale distributore di carburanti per inserire l'attività di autolavaggio al fine di:

- fornire un nuovo servizio per l'auto unitamente a quello esistente di distribuzione di benzine e GPL, attualmente mancante nella zona nord della città lungo la via Emilia;
- ottimizzare gli accessi esistenti al distributore, che saranno utilizzati anche per l'accesso all'autolavaggio;
- migliorare le performance commerciali.

L'ampliamento si estende in direzione NW per una superficie complessiva di circa 2273 mq.

La tav. 1a del RUE inserisce l'area di espansione nelle zone AVP\_2N "Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola della via Emilia Nord" e parzialmente, per una breve fascia lungo il confine nord dell'attuale distributore, in ANS\_C2.1.

Si tratta dunque di consumo di suolo agricolo.

Tuttavia la valutazione delle alternative non è esaustiva non avendo preso ad esempio in esame l'area posta ad est, che sembra essere pianificata dal PSC come ambiti di potenziale sviluppo delle dotazioni e dei servizi, pertanto più adeguata all'uso proposto.

In merito a questa alternativa si raccomanda di effettuare una specifica valutazione al fine di evitare o comunque giustificare un ulteriore consumo di suolo agricolo, esplicitando nella Dichiarazione di Sintesi le valutazioni fatte e le ragioni che determinano la scelta dell'area tra le due ipotesi.

Si rimanda alla Città metropolitana la verifica della coerenza e conformità della proposta di realizzare un autolavaggio in territorio rurale rispetto agli strumenti urbanistici comunali e sovraordinati, in particolare con il RUE e con il PTM.

Il sistema di laminazione scarica nel fosso stradale con portata massima fissata a 2,2 l/s. ANAS nel primo parere aveva chiesto che l'intero sistema fognario fosse indipendente dai presidi idraulici della strada. Nel secondo parere ANAS raccomanda di effettuare una verifica del corretto smaltimento delle acque provenienti dalla nuova attività. Pertanto si raccomanda di riportare nella Dichiarazione di Sintesi le valutazioni quali-quantitative che possono consentire lo scarico nel fosso stradale secondo quanto indicato da ANAS, al fine di non arrecare alcun pregiudizio alla circolazione stradale.

Con riferimento al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA), la proposta ricade all'interno dello scenario di pericolosità idraulica P1 per il Reticolo Principale e P2 per il Reticolo Secondario di Pianura. Il proponente dichiara, a conclusione della Relazione Idraulica, che la scelta progettuale di alzare il piano d'imposta dell'ampliamento di circa 40 cm rispetto al piano campagna attuale rappresenta, rispetto all'Art. 28 del PSAI, condizione del tutto sufficiente a garantire, rispetto a potenziali interessamenti da parte di allagamenti/esondazioni del reticolo idrografico principale/secondario, la piena sicurezza idraulica.

Si raccomanda di inserire tali misure di riduzione della vulnerabilità nelle NTA.

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 presente nell'area e a verificare che oltre a mettere in sicurezza il sedime delle costruzioni siano altrettanto garantiti, in caso di alluvioni, tutti i collegamenti e le connessioni infrastrutturali.

Poichè l'impianto che sarà realizzato avrà una altezza massima di circa 4,00 m e considerato il contesto misto agricolo residenziale, si raccomanda che la cortina alberata larga almeno 2 metri sia prevista oltre che ad elevata densità, di altezza, a regime, non inferiore a 4 metri.

Considerata la funzione mitigativa che la fascia arborea deve svolgere, si raccomanda la puntuale irrigazione di tutto il verde, alberato e non, e la immediata sostituzione degli esemplari arborei morti.

In merito al rumore emergono alcuni problemi relativamente agli orari di funzionamento.

Alla luce dei risultati delle simulazioni si ritiene cautelativamente necessario prevedere la chiusura dell'impianto di autolavaggio nelle ore notturne ovvero dalle 22 alle 6. Si raccomanda al Comune di rilasciare l'autorizzazione all'esercizio per il solo periodo diurno dalle 6 alle 22.

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.