

**Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 10339/2022**

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

**Istruttoria di VAS/ValSAT della Variante al Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata Comparto AC 6-2 Sub 1.A del previgente PRG'99, sito nel capoluogo**

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

**Autorità procedente: Comune di Molinella**

**PREMESSO CHE:**

- con nota del 17/12/2021, in atti al PG/2021/194337, il Comune di Molinella ha comunicato che con D.C.C. n°73 del 15/12/2021 è stata adottata, ai sensi dell'art.21 della Legge Regionale n°48/78, la variante al piano particolareggiato di iniziativa privata AC 6-2 Sub 1.A del PRG'99, sito in Molinella Capoluogo, e del rapporto ambientale per la procedura di VAS, ai sensi del D.Lgs. 152/2006. Ha comunicato il link al quale sono disponibili gli elaborati di variante e ha richiesto l'espressione del parere di competenza a:  
Città Metropolitana di Bologna - Settore Pianificazione territoriale e trasporti  
ARPAE Distretto di Pianura  
Azienda U.S.L. Bologna – Servizio igiene pubblica  
Consorzio della Bonifica Renana  
HERA SpA – Direzione tecnica  
Enel Distribuzione spa  
TELECOM Italia S.p.A.
- in data 17/01/2022, con comunicazione in atti al PG/2022/6624, la CM BO ha inviato al Comune di Molinella una richiesta di integrazioni;
- con nota del 14/03/2022, in atti al PG n. 15462/2022 della CM BO, il Comune di Molinella ha trasmesso integrazioni e i pareri pervenuti.  
Ha inoltre allegato l'attestazione dell'avvenuto deposito del PUA adottato per 30 giorni, dal 05/01/2022 (data di pubblicazione dell'avviso sul BURERT) e fino al 04/02/2022 e per 45 giorni ovvero entro il 19/02/2022 relativamente al procedimento di VAS, presso il SUE del Comune di Molinella. Ha infine precisato che non sono pervenute osservazioni da parte degli Enti ed organismi pubblici, associazioni economiche e sociali e singoli cittadini relativamente ai documenti di VAS.
- con comunicazione del 18/03/2022, in atti al PG/2022/46246, la Città metropolitana ha chiesto ad ARPAAE AAC Metropolitana il contributo istruttorio propedeutico al parere motivato nell'ambito delle competenze in materia ambientale previste dalla Delibera di Giunta Regionale n. 1795/2016 entro la data del 12/04/2022.

**CONSIDERATO CHE:**

La valutazione della sostenibilità della proposta è stata effettuata sulla base dei documenti messi a

**Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna**

**Sede legale** Via Po 5, 40139 Bologna tel 051 6223811 - PEC dirgen@cert.arpae.emr.it - www.arpae.it - P.IVA 04290860370

**Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana**

Via San Felice, n° 25, 40122 tel 051 5281574 fax 051 6598814 - PEC aoo@cert.arpae.emr.it

disposizione dalla Città metropolitana nel proprio cloud:

[https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/PUA\\_PP in formazione/MOLINELLA/AC6.2\\_SUB1A\\_VAR\\_Nov2021\\_VAS](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/PUA_PP%20in%20formazione/MOLINELLA/AC6.2_SUB1A_VAR_Nov2021_VAS)

Il PPIP del comparto ex C3-2 (ora AC6.2), oggetto della presente variante, è stato approvato con delibera di C.C. n. 38 del 22/07/2010. La relativa Convenzione Urbanistica, di durata decennale, è stata sottoscritta in data 15.09.2010.

I termini di validità della Convenzione sono stati prorogati al 15/09/2026 in virtù di quanto previsto dalla L.98/2013, art.30 c.3 bis, e dalla L.120/2020, art.10 c.4 bis.

Lo strumento urbanistico, AC6.2 ex C3.2, unitario e riferito all'intera Zona Urbanistica, individua, ai fini degli interventi di urbanizzazione e infrastrutturali, quattro distinti piani di attuazione, Sub 1.A, Sub.1.B, Sub.2 e Sub. 3.

I citati Piani vengono considerati compatibili con il PSC e con il RUE ed, in virtù dell'approvazione degli stessi e della sottoscrizione della Convenzione, valgono le disposizioni sugli usi, i tipi e i parametri d'intervento, le relative modalità di calcolo, i requisiti tipologici, gli standard urbanistici e le modalità di attuazione fissati dagli strumenti urbanistici relativi alle singole aree e quelli fissati dal PRG 99.

L'ambito in oggetto è classificato dal PSC come Ambito Urbano Consolidato. Le norme del Piano strutturale disciplinano le norme del comparto AC6.2 all'art. 1.8 comma 4 delle N.T.A

Con deliberazione di G.C. n. 149 del 31/10/2015 il Comune ha stralciato negli indirizzi di attuazione della Variante al Piano Strutturale Comunale, la nuova tangenziale dalla competenza dei privati e l'ha attribuita agli Enti sovraordinati.

In data 01/03/2017 i soggetti attuatori del Comparto hanno stipulato un Accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 18 L.R. 20/2000, approvato con DGC n. 37/2017 e sottoscritto in data 29/03/2017, avente ad oggetto una nuova definizione degli assetti e standard urbanistici ed edificatori.

In data 28/12/2017, con DCC n. 76 è stato approvato il Masterplan in attuazione dell'accordo ex art.18, e si è diviso il Comparto AC6.2 (ex C3-2) in quattro distinti comparti di attuazione denominati:

- Sub1.A corrispondente alle aree in proprietà al Fallimento CIB;
- Sub1.B corrispondente alle aree in proprietà alla Sergio s.r.l.;
- Sub 2; corrispondente alle aree in proprietà alla Sergio s.r.l. e altri;
- Sub 3 corrispondente alle aree in proprietà alla Sergio s.r.l.

e all'impegno degli attuatori di predisporre quattro distinti strumenti attuativi in variante al PPIP.

La variante oggetto del presente procedimento ha l'obiettivo di allineare il Piano Particolareggiato di iniziativa privata al PSC e al Masterplan, predisponendo lo strumento attuativo in variante al PPIP per il comparto Sub 1.A.

Gli elaborati presentati, anche successivamente alle integrazioni, risultano poco chiari e incoerenti nell'analisi di alcune matrici ambientali, il che rende inattendibili le relative valutazioni di sostenibilità.

Innanzitutto il documento di Valsat non descrive l'intervento, i parametri urbanistici né i contenuti della variante.

Il carico urbanistico viene misurato a volte in SC e a volte in SU.

Gli usi previsti per le aree oggetto di cessione al Comune sono descritti con riferimento ad una classificazione diversa da quella vigente, non è quindi chiara la destinazione di queste aree.

Il documento di Valsat riporta che per il lotto 1 del comparto in oggetto è stata già anticipata la richiesta del permesso di costruire e descrive le soluzioni adottate per renderlo autonomo dal punto di vista della laminazione e dell'allacciamento fognario. Tuttavia la Relazione illustrativa non fa cenno a questo permesso di costruire anticipato, che probabilmente riguarda il Lotto 1

dell'adiacente comparto Sub 1.B anziché del comparto in oggetto.

Nell'analisi di coerenza con il PTM, il doc di Valsat, relativamente alla pericolosità idraulica, inquadra erroneamente l'area di intervento, così che questa risulta interessata solo dalla pericolosità P2 mentre in realtà è in parte interessata anche da pericolosità P3. Nello studio idraulico l'area viene invece classificata correttamente.

Nel documento di Valsat varie analisi ambientali, tra cui i dati sulla permeabilità, sono riferiti al comparto Sub 1.B anziché al comparto in oggetto. Le valutazioni di sostenibilità espresse in relazione a queste matrici non sono quindi pertinenti al comparto oggetto di valutazione.

In risposta alla richiesta della Città Metropolitana di fornire il calcolo preciso della superficie permeabile del comparto, il documento di Valsat fornisce erroneamente il calcolo di dettaglio della superficie permeabile riferito al comparto sub 1.B. Non sono quindi stati resi disponibili i dati di dettaglio richiesti per il Sub 1.A.

Sempre nel documento di Valsat, i calcoli di laminazione vengono presentati due volte: nel paragrafo sulla laminazione, dove erroneamente sono riportati i dati di dettaglio del sub 1.B, poi nel paragrafo sul rischio idraulico, dove vengono riportati sinteticamente sia i dati del Sub 1.A sia quelli del sub 1.B.

Il documento di Valsat, relativamente alla matrice suolo, riporta che: *“Il comparto in esame, idraulicamente connesso con il bacino imbrifero di pianura del Fiume Reno normato dall'Art. 20 del PSAI fa parte della fascia di pertinenza fluviale in ambito di pianura (PF.V- art. 18)”*. Valuta inoltre che *“L'impatto degli interventi previsti sulla componente suolo-sottosuolo è da considerare minimo ed inevitabile in quanto gli areali rappresentano aree agricole residuali interclusi tra zone industriali e residenziali ed al margine di un tessuto urbanizzato in fase di ulteriore espansione e/o completamento”*. Queste descrizioni non corrispondono all'area del Sub 1.A, quindi non è chiaro se le valutazioni espresse sulla matrice suolo e sottosuolo siano pertinenti al comparto in oggetto.

La Relazione acustica specifica che *“quello contenuto nel presente PUA nel sub-comparto AC6.2.1 è un masterplan, un planivolumetrico indicativo della progettazione urbanistica sull'area. La disposizione e la tipologia degli edifici potrà variare in futuro con i vari permessi di costruire, pur mantenendo rigorosamente le destinazioni d'uso e le rispettive superfici così come qui prospettato. Di volta in volta, anche il presente documento di clima e di impatto acustico dovrà essere aggiornato opportunamente al variare delle versioni progettuali”*. La valutazione del clima acustico che è stata presentata non può quindi considerarsi una dimostrazione della sostenibilità acustica di quanto verrà realizzato.

Il documento di Valsat riporta che nel comparto è prevista la realizzazione di una zona di verde pubblico, compatta e di forma facilmente sfruttabile per la realizzazione di un parco giochi e/o attività sportive, di superficie pari a circa 5.750 mq. La superficie dichiarata del verde pubblico è identica a quella dichiarata per il limitrofo comparto Sub 1.B, mentre dalle planimetrie le due aree appaiono di dimensione diversa.

Il documento di Valsat valuta che si è evitato, così come prescritto dal RUE, il frazionamento all'interno del comparto del verde pubblico. In realtà le aree a verde pubblico dei due Sub 1.A e 1.B sono isolate e lontane tra loro.

### Valsat

Il documento di Valsat fa riferimento alla VALSAT della variante 2017 del PSC per evidenziare le criticità che contraddistinguono il territorio di Molinella:

- deficit strutturale di collegamenti ciclabili
- notevole traffico nella viabilità cittadina per la mancanza di tangenziali
- problemi ricorrenti di allagamento di significative porzioni del territorio. Anche l'ambito in oggetto è stato interessato in passato da esondazioni ed è classificato in pericolosità P2 su entrambi i reticoli e in parte P3 sul reticolo secondario.

In riferimento al comparto in oggetto, la Valsat della variante 2017 del PSC raccomanda il

mantenimento della prevalente destinazione delle nuove costruzioni per usi residenziali, e auspica una leggera riduzione della potenzialità insediativa. Raccomanda inoltre di riorganizzare, nello sviluppo del progetto, la posizione degli spazi verdi pubblici, dei percorsi privati ad uso pubblico e dei parcheggi in maniera più organica e di realizzare percorsi carrabili e ciclabili conformi alla normativa in materia.

Ai fini della Valsat non sono state prese in considerazione alternative alla configurazione progettuale presentata, che peraltro viene dichiarata puramente indicativa e modificabile in sede di PdC.

Non è previsto un piano di monitoraggio.

L'area interessata non appartiene alla Rete Natura 2000.

La superficie territoriale complessiva del sub ambito, quindi l'area interessata da nuovo consumo di suolo, è di mq 102.101,00.

Dal conteggio della ST è esclusa la superficie territoriale dell'area extra comparto D3.3a, di mq 9.428,00, che verrà ceduta gratuitamente al Comune di Molinella al momento della sottoscrizione della Convenzione del Piano Particolareggiato, quale onere attuativo a carico della Zona AC6.2.

La SC consentita nel comparto è di mq. 11.901,00.

La Relazione illustrativa precisa che questo valore è stato ridotto di mq 3.675, pari ad un decremento di circa 35 alloggi, rispetto a quanto previsto dal piano particolareggiato approvato con delibera n°38 in data 22/07/2010.

La SU, in base a quanto riportato nella Relazione acustica, dovrebbe essere di 8.750 mq.

Le aree di cessione, in aggiunta agli impegni dettagliati nell'elaborato 1.3.2 del PUA agli atti al prot. 10197 del 06/07/2010, vengono incrementate di 16.000 mq a compensare la mancata realizzazione della Tangenziale.

Attualmente il Piano prevede:

- mq. 24.485,00 di superficie territoriale quale area "U", comprensiva di mq. 8.444,00 a G6-G7 e mq. 3.195 per parcheggi pubblici PU;
- mq. 5.661,00 (nuova tangenziale);
- mq. 16.000 cessioni aggiuntive previste dall'art 18.

Potranno essere realizzati gli usi a1, a2, b4.1,b5 e sarà possibile la realizzazione di ERS e di housing sociale, oltre all'edilizia residenziale privata.

L'intervento prevede la realizzazione di:

- 12 edifici di villette bifamiliari, per un totale di 24 unità abitative, di due piani fuori terra,
- 6 edifici di 3 appartamenti a piano di 4 piani fuori terra,

per 96 unità immobiliari totali.

Non sono consentiti piani interrati.

La verifica del rapporto di permeabilità prescritto dovrà essere effettuata con riferimento alla superficie fondiaria globale.

#### Qualità dell'aria

Il territorio oggetto di intervento si colloca al limite Nord-Ovest della Provincia, in particolare all'interno delle zone di superamento della Soglia di Valutazione Superiore (SVS), ma al disotto del valore limite (VL) della qualità dell'aria per PM10, NO2/Nox e Benzene. Di conseguenza, pur

essendo necessaria l'attenzione sul tema, non vengono segnalate particolari criticità per la matrice in oggetto.

Le misure previste per mitigare l'impatto dell'intervento sulla componente aria sono:

- ottimizzazione della viabilità di accesso al nuovo comparto;
- abbondanza di parcheggi che permetterà di evitare l'inutile circolazione dei veicoli in cerca di posto;
- fasce di verde e alberature ogni tre posti auto nel parcheggio pubblico, come prescritto dal RUE;
- installazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici nel parcheggio pubblico.

#### Traffico e accessibilità

Per l'analisi dei flussi veicolari è stata presa in considerazione la Postazione 277 del Sistema regionale di rilevazione dei flussi di traffico dell'Emilia-Romagna, localizzata sulla SP6 tra Budrio e San Martino in Argine.

Le ore di punta della giornata si registrano tra le 7.00 e le 8.00 del mattino e fra le 17.00 e le 18.00 della sera, con punte di circa 630 veicoli in direzione Budrio la mattina e circa 510 veicoli in direzione Molinella la sera. Le giornate con flussi maggiori sono dal lunedì al venerdì, con flussi di punta più del doppio rispetto alle giornate di sabato e domenica.

Per stimare i flussi veicolari indotti dalla realizzazione dei comparti AC.6.2 - Sub 1.A, Sub 1.B si è considerato un nuovo carico urbanistico di n° 350 (sub 1.A) +340 (sub 1.B) abitanti equivalenti.

In base alla ripartizione modale caratteristica del Comune di Molinella e considerando il coefficiente di riempimento medio delle auto, si ha che i movimenti auto giornalieri dei due nuovi comparti sono 679 in ingresso e altrettanti in uscita, per un flusso giornaliero di autoveicoli generati-attratti stimato di 1.358 spostamenti/giorno.

Nell'ora di punta della giornata, che avviene mattino tra le 7.30 e le 8.30, vengono generati 9 spostamenti di veicoli in ingresso al comparto e 199 in uscita.

Viene preso in considerazione anche il traffico generato nel sub-comparto AC.6.2 – Sub 2. che viene stimato in un flusso giornaliero di autoveicoli generati-attratti di 576 spostamenti/giorno (288 in entrata e altrettanti in uscita).

L'analisi e il confronto fra l'aumento dei flussi veicolari sulla strada provinciale SP6 e la capacità di questa ad accogliere i carichi aggiuntivi prodotti dalla realizzazione dei comparti non evidenzia criticità di natura funzionale. La strada, con i flussi veicolari dello scenario futuro continuerà ad offrire livelli di servizio della rete accettabili.

L'accesso ai comparti Sub 1.A e Sub 1.B avverrà dalla SP6, che attualmente ha una carreggiata di circa 6,60 metri di larghezza senza marciapiedi ai lati della strada.

L'intersezione è interessata prevalentemente nell'ora di punta della mattina dai flussi in uscita che svoltano a destra per immettersi sulla SP6 in direzione Bologna. Nell'ora di punta della sera i flussi di rientro dovranno effettuare la svolta a sinistra per immettersi in Via Oriana Fallaci. Tale manovra interseca i flussi provenienti dalla direzione opposta, che in quella fascia oraria risultano essere relativamente bassi.

La realizzazione della nuova Tangenziale Nord di Molinella è demandata al PSC e pertanto ad un POC specifico. Sarà in quella sede che verranno analizzate le interazioni della nuova viabilità con la rete stradale esistente.

Attualmente non esiste un collegamento ciclopedonale dei nuovi comparti Sub 1.A e Sub 1.B all'abitato di Molinella e alla stazione.

Il documento di Valsat riporta che, per realizzare tale collegamento, sono previste piste ciclabili che collegheranno il sottopasso ferroviario in fase di realizzazione a sud del comparto (la cui fine lavori è prevista per Dicembre 2022) con la viabilità ciclabile esistente a nord.

L'abitato di Molinella è servito da TPER con le linee Extraurbane 242, 243 e 247 ed è localizzata sulla linea SFM Bologna-Portomaggiore.

## Rumore

Nella vigente Classificazione Acustica comunale di Molinella, del giugno 2010, i vari lotti coinvolti nell'intervento nel sub-AC6.2.1 sono assegnati alla classe acustica II, con valori dei livelli sonori limite diurno di 55 dB(A) e notturno di 45 dB(A).

La SP6 è individuata come strada esistente di tipo Cb ai sensi del D.P.R. n. 142/2004 con:

- Fascia A di ampiezza pari a 100 m, cui competono valori di immissione pari a 70 dB(A) diurni e 60 dB(A) notturni
- Fascia B di ampiezza pari a 50 m cui competono valori di immissione pari a 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni.

Nel luglio 2011 è stata approvata in via definitiva la variante alla SP6, la nuova Circonvallazione Nord di Molinella, che è attualmente in corso di attuazione (il cantiere è in fase di avanzamento con tracciato proprio nella zona a Nord del sub-comparto AC6.2.1), approvata come arteria viaria di tipo C1 di nuova realizzazione con fascia pertinenziale acustica stradale unica di 250 m laterali entro i quali sono ammessi massimo fino a 65/55 dB(A) giorno/notte dati dal solo traffico stradale sulla stessa.

In questa fascia pertinenziale ex-DPR 142/2004 ricadono gran parte dei lotti edificabili del subcomparto AC6.2.1.

La porzione a Sud del sub-comparto AC6.2.1 ricade invece nella fascia B di pertinenza acustica ferroviaria della BO-Portomaggiore ai sensi del D.P.R. 459/98, fascia B di 150 m entro cui sono ammessi fino ad un massimo di 65 dB(A) giorno e di 55 dB(A) notte in fascia B dati dal solo traffico ferroviario.

Il comparto AC6.2. Sub 1.A è collocato tra la tratta TPER della BO-Portomaggiore del SFM, la via Provinciale Inferiore (S.P.6) e la nuova strada provinciale di Circonvallazione Nord in corso di attuazione.

Nella modellizzazione acustica, si è considerato l'apporto della attuale SP6, con i seguenti carichi veicolari:

- 304 veic./h media-giorno con 2,6% di mezzi pesanti in direzione Sud e 39 veic./h media-notte con 1% di mezzi pesanti in direzione Sud,
- 164 veic./h media-giorno con 2% di mezzi pesanti in direzione Nord e 22 veic./h media-notte con 0,8% di mezzi pesanti in direzione Nord.

E' stato inoltre considerato l'apporto della nuova Tangenziale Nord, stimato in 500 veicoli nell'ora media diurna e 55 veicoli nell'ora media notturna, con una percentuale di veicoli pesanti pari a circa il 7% giorno e 1% notte.

A seguito dell'attivazione della nuova tangenziale, si è stimata una diminuzione dei carichi sulla SP6 storica solo del 50%, in via prudenziale.

Sulla nuova Tangenziale è stato inoltre previsto l'incremento dei carichi veicolari indotto da tutto il sub-comparto AC6.2.1, dimezzandoli per distribuirli nelle strade di prima urbanizzazione interne ai lotti. In base a questa stima, su tutta la nuova Tangenziale di Molinella a Nord del sub-comparto AC6.2.1 si introdurranno 148 v/h media-giorno e 6 v/h media-notte con 0% di mezzi pesanti oltre al traffico deviato presunto di 500 veicoli nell'ora media diurna e 55 veicoli nell'ora media notturna.

In prossimità del sub-comparto AC6.2.1 (A e B) non sono state individuate al 2018 sorgenti sonore puntuali / specifiche rispetto alle quali eseguire verifiche di impatto acustico ai nuovi ricettori abitativi introdotti dal PUA.

Nel 2018 sono state effettuate misure fonometriche per il sub-comparto AC6.2.1. Sono state considerate anche misure effettuate nel 2010 per lo Screening della Tangenziale Nord, approvato nel 2011.

I dati relativi alla tratta ferroviaria TPER della BO-Portomaggiore sono stati estrapolati dalle misure fonometriche del 2018, tenendo conto dei transiti e relativi orari di cui all'orario in vigore.

Il sub comparto è stato modellato tramite il programma di propagazione acustica in ambiente

esterno IMMI. Nella taratura del modello di calcolo, gli scarti fra livelli sonori rilevati e simulati sono sempre contenuti in  $\pm 0,5$  dB(A), quindi la modellazione dello stato di fatto risulta affidabile ed i livelli sonori futuri presso i ricettori restituiti dal programma altrettanto attendibili.

Tutte le simulazioni areali sono state fatte considerando già la presenza della nuova S.P.6 Tangenziale Nord.

Gran parte dei ricettori del comparto Sub 1.A si trova all'interno della fascia di pertinenza acustica infrastrutturale stradale della nuova tangenziale Nord, strada C1, ma su di essi, pur mantenendo attiva strada, si ha comunque il rispetto dei valori di classe territoriale II a cui sono assegnati. Ciò è possibile anche grazie al fatto che la progettazione mantiene i fronti degli edifici rivolti a Nord-Ovest, verso la nuova S.P.6, ad almeno 120 m dal ciglio stradale della nuova arteria viaria.

A nuova Circonvallazione Nord spenta si rispettano anche i valori di qualità di classe II pari a 52 dB(A) giorno e 42 dB(A) notte presso tutti i ricettori abitativi che ricadono nei 250 m laterali alla nuova strada C1.

I valori assoluti della classe II di 55 dB(A) giorno e 45 dB(A) notte vengono sempre rispettati su tutti i ricettori sensibili considerati, con valori ottimali per gli usi residenziali, anche quando i bersagli si trovano all'interno delle fasce pertinentziali acustiche infrastrutturali ai sensi del D.P.R. 142/2004 per le strade e del D.P.R. 459/1998 per le ferrovie.

Pertanto, l'intervento proposto nel comparto Sub 1.A viene valutato acusticamente compatibile con le vigenti normative sull'inquinamento acustico a livello nazionale, regionale e comunale, con il riscontro aggiuntivo del rispetto ovunque dei valori limite assoluti di classe II dei 55 dB(A) giorno e 45 dB(A) notte a cui i vari lotti sono assegnati, anche a fronte della nuova SP6 in variante mantenuta attiva nelle modellazioni.

### Acque

Lo scarico di acque nere interessa i reflui di 340 Abitanti Equivalenti. Di conseguenza il carico di acque reflue scaricato in fognatura, considerando il fabbisogno idrico medio pro-capite di circa 200 l/AE/d, sarà al massimo pari a una portata media giornaliera di 0,79 l/s con punte pari a 2,37 l/s.

L'area è soggetta a controllo degli apporti d'acqua.

Per il comparto Sub 1.A, come superficie per il dimensionamento della vasca di laminazione è stata considerata la superficie impermeabile del comparto (strade, parcheggi pubblici e lotti privati) e il 70% delle superfici che saranno cedute al comune, ad esclusione del verde pubblico compatto.

La superficie impermeabile del comparto sarà pari a 45.900 mq, mentre la superficie in cessione al comune sarà pari a circa 32.000 mq tra area edificabile e cessioni aggiuntive. La vasca di laminazione in terra, che sarà realizzata sul limite nord del comparto, dovrà avere un volume utile minimo pari a:  $V \text{ laminazione minimo} = 500 \text{ mc/ha} \times (4,59 \text{ ha} + 0,70 \times 3,2 \text{ ha}) = 3.415 \text{ mc}$  La vasca di laminazione, di volume totale pari a circa 3900 mc, sarà scaricata mediante un impianto di sollevamento che limiterà la portata in uscita dalla vasca ad un massimo pari a 8-10 l/s/ha garantendo l'invarianza idraulica del sistema. La premente in uscita dalla vasca di laminazione del sub comparto in oggetto si unirà alla bocca tarata proveniente dalla vasca di laminazione prevista nel sub comparto 1.B, prima di andare ad immettersi con un'unica tubazione  $\Phi 315$  mm in PVC nello scolo Bonello.

Il documento di Valsat specifica inoltre che il Lotto 1 sarà dotato di una rete di acque bianche e di un sistema di laminazione indipendente dal resto del comparto. Il totale dell'area impermeabile di progetto del Lotto 1 è pari a circa 4.000 m<sup>2</sup> più una superficie di verde non compatto attorno agli edifici di superficie pari a circa 2.800 m<sup>2</sup>. Di conseguenza il volume di laminazione è stato dimensionato per una superficie totale di  $4.400 + 2.800 = 7.200$  m<sup>2</sup> ed è pari a:  $V \text{ laminazione} = 7.200 \text{ m}^2 / 10.000 \text{ m}^2/\text{ha} \times 500 \text{ m}^3/\text{ha} = 360 \text{ m}^3$ . Tale volume è stato ricavato in due vasche prefabbricate modulari di dimensioni esterne pari a 19,68 m x 4,30 m, per un volume utile di 180 m<sup>3</sup> ciascuna. Inoltre, lungo la via Oriana Fallaci verrà realizzato un parcheggio pubblico costituito da due file di stalli per auto, dotato di una rete e un sistema di laminazione indipendenti. Il sistema

di laminazione sarà in linea al di sotto dei parcheggi mediante la posa di due tratti di scatolare in calcestruzzo prefabbricato di dimensioni interne pari a 100 cm x 50 cm.

Il doc di Valsat sottolinea che ai fini del calcolo del volume di laminazione viene considerata "impermeabile" (a favore di sicurezza) l'intera superficie territoriale ad esclusione del solo verde compatto (verde pubblico); vengono quindi considerate impermeabili anche le superfici a verde dei lotti privati e le superfici parzialmente permeabili. Cosa diversa è il calcolo dell'indice di permeabilità del comparto e delle superfici permeabili ai fini urbanistici.

In base alle mappe del PGRA, il comparto è in zona di pericolosità idraulica P3, in parte, e P2 per quanto riguarda il reticolo secondario di pianura e in zona P2 per quanto riguarda il reticolo principale.

Per ridurre il potenziale danneggiamento dei beni e delle strutture di progetto, è stata scelta una quota del piano finito delle strade della nuova lottizzazione maggiore o uguale a 8,90 m s.l.m. (e per il primo piano degli edifici una quota di almeno 10-20 cm più alta rispetto al piano finito delle strade). Ciò farà sì che il comparto abbia una quota stradale del piano finito di almeno 50 cm più alta rispetto al ciglio dello Scolo Bonello, come richiesto dal Consorzio della Bonifica Renana.

Per quanto riguarda il reticolo idrografico principale, il comparto ricade nell'area di influenza delle piene del fiume Reno, che scorre ad una distanza di circa 1,5 km a nord. Il documento di Valsat valuta che la distanza dal Fiume Reno e i vari ostacoli presenti (ad es. le strade in rilevato ed i canali arginati) fanno sì che un'eventuale esondazione del Reno non arriverebbe nella realtà ad interessare il comparto.

Sull'area in oggetto non insiste alcuna fonte di emissione di campi elettromagnetici, né alcun tipo di vincolo dato da elettrodotti passanti nelle vicinanze

L'ambito è attraversato da una condotta SNAM con una fascia di rispetto di 10 metri per lato, che verrà rispettata nel progetto.

Nel comparto è prevista la realizzazione di una zona di verde pubblico, compatta e di forma facilmente sfruttabile per la realizzazione di un parco giochi e/o attività sportive, di superficie pari a circa 5.750 mq. Si è evitato quindi, così come prescritto dal RUE, il frazionamento all'interno del comparto del verde pubblico. Nel parcheggio pubblico previsto nella parte nord del comparto è stata prevista la piantumazione di un albero ogni 3 stalli (così come prescritto dal RUE) o su un'aiuola continua prevista nella parte retrostante i parcheggi a pettine, o su mini aiuole ricavate ogni 3 posti.

#### **CONSIDERATO INOLTRE CHE:**

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti al PG n. 15462/2022 della CM BO):

**ARPAE Distretto di Pianura** osserva che:

- il tema della sostenibilità energetica non è stato sviluppato
- la cabina elettrica di trasformazione in progetto rientra nelle "Zone per attrezzature collettive civili e per servizi scolastici di base di carattere comunale che riguardano in particolare l'istruzione, l'assistenza, i servizi sociali ed igienico sanitari e le attività culturali, associative e politiche"; pertanto ritiene che tale cabina sarà situata in un'area a possibile permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere.
- non sono state esplicitate le caratteristiche dei cavi impiegati per il tratto di linea di Media Tensione interrato in progetto, che collegherà la nuova cabina secondaria a quella esistente del gestore Enel situata a sud ovest dell'area;
- nella tavola intitolata " Rete energia elettrica – planimetria di progetto " è indicata una fascia di rispetto per il perseguimento dell'obiettivo di qualità di 0.2 microTesla al punto ricevitore per

linee a 15 kV in cavo interrato pari a 4 metri: si ricorda che il DPCM 8 luglio 2003 prevede all'art. 4 l'obiettivo di qualità di 3 microTesla; inoltre non sono state espresse le valutazioni tecniche che giustificano la fascia di rispetto indicata.

Esprime parere favorevole nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. in sede di PdC siano garantiti in maniera puntuale gli standard e le indicazioni contenute nelle disposizioni in materia di Sostenibilità Energetica con particolare riferimento alla DGR n. 1383/2020 a modifica delle DGr n.967/2015 e DGr n.1715/2016;
2. gli impianti di illuminazione esterna pubblica e privata dovranno essere verificati ai sensi di quanto normato dalla LR 19 del 29/09/2003 e dalla DGR 1732/2015; con particolare riferimento alle reti di illuminazione pubblica le stesse dovranno prevedere la riduzione dei consumi energetici anche tramite installazioni di sistemi automatici di regolazione (sensori di luminosità, sistemi di telecontrollo e di tele-gestione energetica della rete);
3. Terre e rocce di scavo dovranno essere gestite in conformità a quanto previsto dal DPR 120/2017;
4. In fase di cantierizzazione delle opere, al fine di limitare gli impatti ed i disagi nell'intorno:
  - a. dovranno essere adottati presidi atti a gestire potenziali dispersioni di inquinanti nell'aria, nella rete fognaria esistente, nel suolo e sottosuolo e comunque nell'intorno del cantiere (copertura dei mezzi in ingresso ed uscita dal cantiere, copertura di materiali polverulenti, chiusura degli accessi alla pubblica fognatura, umidificazione delle sedi stradali limitrofe al cantiere, ecc);
  - b. dovrà essere programmata e svolta la pulizia della viabilità pubblica di accesso al cantiere con frequenza ed estensione adeguata alle necessità ed al periodo;
  - c. le attività dovranno svolgersi evitando la formazione di ristagni persistenti di acque;
  - d. siano adottati tutti gli accorgimenti tecnici e gestionali possibili al fine di minimizzare l'impatto acustico (quali ad esempio limitando i periodi in cui gli automezzi mantengono il motore acceso, utilizzando esclusivamente automezzi sottoposti alla necessaria manutenzione ordinaria, ecc.).
5. All'interno delle estensioni delle DPA, che dovranno essere dichiarate dai gestori degli elettrodotti in progetto (linee di media tensione e cabine di trasformazione MT/BT), non dovranno essere realizzate aree, luoghi e/o spazi (nonché aree gioco per l'infanzia e/o aree verdi attrezzate) destinati ad una permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere;
6. l'area impattata dalle estensioni della DPA associata alla cabina elettrica secondaria, che rientra nelle "Zone per verde pubblico che comprendono le aree a parco o giardino pubblico di quartiere o insediamento, e come tali sono caratterizzate in modo quasi esclusivo dalle sistemazioni a verde", sia opportunamente evidenziata e segnalata al fine di evitare la permanenza di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere all'interno di essa;
7. vengano fornite all'Ente competente le dichiarazioni redatte e firmate a cura della/delle proprietà delle aree impattate dalle estensioni delle DPA associate agli elettrodotti in progetto, in cui le stesse dichiarano di impegnarsi che nelle porzioni, spazi e luoghi interessati dalle Distanze di Prima Approssimazione non sarà consentita la permanenza di persone per tempi superiori alle 4 ore al giorno, ottemperando all'art. 4 "Obiettivi di qualità" del DPCM 08/07/2003.

**Azienda U.S.L. Bologna – Servizio igiene pubblica** esprime parere favorevole a condizione che negli incroci fra la rete dell'acqua potabile con la rete fognaria nera siano adottati tutti gli accorgimenti tecnici atti ad impedire eventuali contaminazioni.

**Consorzio della Bonifica Renana**, considerato che:

- gli elaborati tecnici allegati alla richiesta non riportano differenze rispetto a quanto già presentato allo scrivente Consorzio in termini di superficie impermeabile e dimensionamento della vasca di laminazione;

- per ridurre il potenziale danneggiamento dei beni e delle strutture di progetto, è stata scelta una quota del piano finito delle strade della nuova lottizzazione di almeno 50 cm più alta rispetto al ciglio dello Scolo Bonello, coerente con il parere rilasciato dallo scrivente Consorzio; inoltre si prevede di evitare la realizzazione di piani interrati;

esprime parere idraulico favorevole.

Ricorda che ogni opera o intervento interferente con i canali consortili potrà essere realizzato solo a seguito di rilascio di concessione. Chiede che venga presentato al Consorzio di Bonifica e al Comune di Molinella, dal parte del soggetto proprietario e gestore, il piano programmatico di manutenzione della vasca di laminazione approvata.

**ATERSIR** ritiene sufficiente il parere del Gestore del SII in merito agli interventi in programma del piano particolareggiato.

**HERA SpA – Direzione tecnica** esprime parere favorevole condizionato alle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso.

**TELECOM Italia S.p.A** comunica la possibilità di interferenze con la rete telefonica esistente. Infatti risulta presente lungo tutta la via Oriana Fallaci una rete telefonica sotterranea composta da diverse tubazioni e pozzetti che potrebbe essere interferita dalle lavorazioni previste.

**Regione Emilia Romagna - Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile** comunica di non avere alcuna competenza in merito in quanto la zona del comparto AC 6-2 Sub 1.A - AC 6-2 Sub 1.B risulta distante circa 800 metri dal fiume Reno e non interferisce con il suddetto corso d'acqua.

#### **PRESO ATTO CHE**

in attuazione della DGR 1795/2016, 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 AMBIENTALE, ai sensi dell'art. 19 della LR 24/17 in merito al procedimento di Variante al Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata Comparto AC 6-2 Sub 1.A del previgente PRG'99, sito nel capoluogo, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

Il documento di Valsat fa riferimento alla VALSAT della variante 2017 del PSC per evidenziare le criticità che contraddistinguono il territorio di Molinella:

- deficit strutturale di collegamenti ciclabili,
- notevole traffico nella viabilità cittadina per la mancanza di tangenziali,
- problemi ricorrenti di allagamento di significative porzioni del territorio.

Le criticità evidenziate per il sub comparto in oggetto sono tutte irrisolte.

Il comparto Sub 1.A è localizzato oltre la ferrovia, che lo isola rispetto al paese e alla stazione. L'unica via di collegamento è la SP6, interrotta da un passaggio a livello e priva di marciapiedi su entrambi i lati.

Attualmente non esiste quindi collegamento ciclopedonale tra i nuovi comparti Sub 1.A e 1.B localizzati a nord della ferrovia con l'abitato di Molinella e la stazione, localizzati a sud.

Il documento di Valsat riporta che per realizzare tale collegamento, sono previste piste ciclabili che collegheranno il sottopasso ferroviario in fase di realizzazione a sud del comparto, la cui fine lavori è prevista per Dicembre 2022, con la viabilità ciclabile esistente a nord.

**La realizzazione del sottopasso e della rete ciclopedonale di collegamento tra i nuovi compartimenti, il paese e la stazione è condizione imprescindibile per la sostenibilità dell'intervento. Tale collegamento deve quindi essere realizzato prima della realizzazione degli interventi edilizi nel comparto Sub 1.A. Si chiede di esplicitare questo impegno nella Dichiarazione di Sintesi, nelle Norme e nella Convenzione.**

Gran parte dei lotti edificabili del comparto Sub 1.A si trovano all'interno della fascia pertinenziale acustica stradale unica di 250 m laterali della nuova circonvallazione Nord di Molinella, attualmente in fase di costruzione. Inoltre la porzione a Sud del sub-comparto AC6.2.1 ricade nella fascia B di pertinenza acustica ferroviaria della BO-Portomaggiore.

La Relazione acustica, sulla base della modellizzazione effettuata, prevede il rispetto dei valori assoluti della classe II di 55 dB(A) giorno e 45 dB(A) notte su tutti i ricettori sensibili considerati, anche grazie al fatto che il progetto prevede di mantenere i fronti degli edifici rivolti a Nord-Ovest, verso la nuova S.P.6, ad almeno 120 m dal ciglio stradale della nuova arteria viaria.

Tuttavia la stessa Relazione acustica specifica che *“quello contenuto nel presente PUA nel sub-comparto AC6.2.1 è un masterplan, un planivolumetrico indicativo della progettazione urbanistica sull'area. La disposizione e la tipologia degli edifici potrà variare in futuro con i vari permessi di costruire, pur mantenendo rigorosamente le destinazioni d'uso e le rispettive superfici così come qui prospettato. Di volta in volta, anche il presente documento di clima e di impatto acustico dovrà essere aggiornato opportunamente al variare delle versioni progettuali”*. Ogni modifica della disposizione e tipologia degli edifici costituisce una variante alle simulazioni acustiche. **Pertanto queste dovranno essere realizzate mediante modello di simulazione prima del rilascio del PdC di ogni edificio, utilizzando dati corretti delle sorgenti. Dovrà inoltre essere garantito il mantenimento della distanza di almeno 120 m dal ciglio stradale della nuova Tangenziale Nord per tutti i fronti dei nuovi edifici. Si chiede di esplicitare questa prescrizione nella Dichiarazione di Sintesi, nelle Norme e nella Convenzione.**

L'ambito si trova in zona di pericolosità P2 per entrambi i reticoli (principale e secondario) ed in parte in zona di pericolosità P3 per il reticolo secondario. Il progetto prevede una quota del piano finito delle strade della nuova lottizzazione maggiore o uguale a 8,90 m s.l.m. (e per il primo piano degli edifici una quota di almeno 10-20 cm più alta rispetto al piano finito delle strade). Ciò farà sì che il comparto abbia una quota stradale del piano finito di almeno 50 cm più alta rispetto al ciglio dello Scolo Bonello, come richiesto dal Consorzio della Bonifica Renana. Su questa base, il Consorzio esprime parere favorevole alla proposta.

Tuttavia la Bozza di convenzione specifica che non è considerata variante *“la modifica delle quote plano-altimetriche, purché sia garantita la continuità dei collegamenti tra strade, aree di parcheggio e percorsi pedonali, come previsto in progetto”*. **Deve essere specificato nella Dichiarazione di Sintesi, nelle Norme e nella Convenzione, che l'eventuale modifica delle quote plano-altimetriche deve comunque garantire il rispetto della quota minima necessaria per garantire il non incremento del rischio idraulico, come richiesto dal Consorzio di Bonifica.**

Non sono stati forniti i conteggi sul calcolo della superficie permeabile garantita all'interno del sub-ambito, dettagliando i dati relativi al calcolo della superficie fondiaria, come invece era stato richiesto dalla Città metropolitana in fase di integrazioni. La tabella di dettaglio che è stata presentata è infatti riferita al sub comparto 1.B anziché al sub comparto 1.A oggetto del presente procedimento. **Si chiede di esplicitare nella Dichiarazione di Sintesi i corretti conteggi della superficie permeabile che dovrà essere garantita.**

Il documento di Valsat riporta che per il lotto 1 del comparto in oggetto è stata già anticipata la richiesta del permesso di costruire e descrive le soluzioni adottate per renderlo autonomo dal punto di vista della laminazione e dell'allacciamento fognario. Tuttavia la Relazione illustrativa non fa cenno a questo permesso di costruire anticipato, che probabilmente riguarda il Lotto 1 dell'adiacente comparto Sub 1.B anziché del comparto in oggetto. **Si chiede di chiarire le modalità di realizzazione del Lotto 1 del comparto Sub 1.A in oggetto.**

Non è stata specificata la destinazione prevista per le aree oggetto di cessione al Comune. Dalla documentazione presentata si evince solo che per queste aree è stata prevista una impermeabilizzazione fino al 70% della superficie, che queste sono terreni edificabili e che saranno in parte destinate a usi "G6/G7", che non sono però tra gli usi previsti dal PSC e RUE vigenti. **Si chiede di dettagliare e motivare la scelta e la sua sostenibilità nella Dichiarazione di Sintesi, precisando che usi difforni alle vigenti previsioni dovranno essere rivalutati.**

La superficie delle aree destinate a verde pubblico dichiarata nel documento di Valsat risulta identica a quella prevista per il comparto 1.B, mentre dalle planimetrie fornite appare diversa. Il documento di Valsat afferma inoltre che il verde pubblico non è stato frazionato ed è posto in posizione centrale rispetto al comparto, mentre dalle planimetrie fornite risultano due aree verdi distinte e lontane tra loro. **Si chiede di definire puntualmente nella Dichiarazione di Sintesi la configurazione del verde proposto e la sua sostenibilità in termini di efficacia ambientale, nonché di fruibilità.**

Il tema della sostenibilità energetica non è stato sviluppato.

**Si chiede di riportare nella Dichiarazione di Sintesi le condizioni che rendano sostenibile la variante dal punto di vista energetico.**

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

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

---

<sup>1</sup> Ai sensi del Codice di Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 113 del 17 dicembre 2018 con cui è stato confermato alla Dott.ssa Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.

<sup>2</sup> Det. n.-2019-873 del 29/10/2019 AACM: Approvazione dell'assetto organizzativo di dettaglio dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana a seguito del recepimento degli incarichi di funzione istituiti per il triennio 2019-2022. Conferimento incarichi di funzione.

<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.