

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 10330/2022

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.B 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/2021/194347, il Comune di Molinella ha comunicato che con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 74 del 15/12/2021 è stata adottata, ai sensi della legge regionale 46 del 1988 ART 3, che rimanda alla legge regionale 47 del 1978 art. 15 comma c., la variante al piano particolareggiato di iniziativa privata AC 6-2 Sub 1.B 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/2022/6602, la CM BO ha inviato al Comune di Molinella una richiesta di integrazioni;
- con nota del 14/03/2022, in atti al PG n. 16808/2022 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 (Sportello Unico Edilizia) 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 23/03/2022, in atti al PG/2022/52164, 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 19/04/2022.

CONSIDERATO CHE:

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

La valutazione della sostenibilità della proposta è stata effettuata sulla base dei documenti messi a disposizione dalla Città metropolitana nel proprio cloud:

[https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/PUA_PP in formazione/MOLINELLA/AC6.2_SUB1B_VAR_Nov2021_VAS](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/PUA_PP%20in%20formazione/MOLINELLA/AC6.2_SUB1B_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 e, 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 D.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 il Comparto AC6.2 (ex C3-2) è stato diviso 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.B.

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.

Nel documento di Valsat la ST considerata è quella del comparto SUB 1.A anziché quella del comparto in oggetto.

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 stata chiarita la destinazione di queste aree,

nonostante fosse stato richiesto di specificarla già in sede di verifica di assoggettabilità a Valsat. Parte degli edifici previsti si trovano a meno di 100 m dalla nuova Tangenziale Nord, e hanno quindi dovuto essere classificati in III classe acustica. Non è stata data motivazione di questa scelta progettuale, nè sono state prese in considerazione le alternative più sostenibili dal punto di vista acustico.

La Relazione acustica afferma che *“la progettazione mantiene i fronti degli edifici rivolti a Nord-Ovest, verso la nuova S.P.6, ad almeno 60 m dal ciglio stradale della nuova arteria viaria”*, ma anche che *“I ricettori 2.1 ed 2.14 del sub-comparto AC6.2.1.B ricadono entro i primi 50 m laterali alla nuova SP6 in variante”*. Le due affermazioni sono in evidente contraddizione.

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, 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: questa matrice seppur delicata attualmente è già parzialmente compromessa 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.B, quindi non è chiaro se le valutazioni espresse sulla matrice suolo e sottosuolo siano pertinenti al comparto in oggetto.

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 esattamente identica a quella dichiarata per il limitrofo comparto Sub 1.A, mentre dalle planimetrie la dimensione delle due aree appare diversa.

Il documento di Valsat valuta che si è evitato, così come prescritto dal RUE, il frazionamento all'interno del comparto del verde pubblico, mentre al contrario le planimetrie del verde pubblico dei due Sub 1.A e 1.B mostrano due aree verdi isolate e lontane tra loro.

Il documento di Valsat fa riferimento alla VALSAT della variante 2017 del PSC per evidenziare le criticità che contraddistinguono tutto 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 141.145,00.

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. 11.535.

La Relazione illustrativa precisa che questo valore risulta ridotto di mq 6.825, pari ad un decremento di circa 65 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 8.498 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 25.000 mq a compensare la mancata realizzazione della Tangenziale.

Attualmente il Piano individua:

- mq. 25.113,00 di superficie territoriale quale area "U", comprensiva di mq. 8.502,00 a G6-G7, e mq. 2.931,00 per parcheggi pubblici PU;
- mq. 19.713,00 (nuova tangenziale);
- mq 20.000 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.

Nel lotto 1 è stato già presentato il Permesso di Costruire (PG 3418 del 28/02/2018) di Housing sociale.

L'intervento prevede la realizzazione di:

- 9 edifici di villette bifamiliari, per un totale di 18 unità abitative, di due piani fuori terra,
- 4 edifici di 3 appartamenti a piano di 4 piani fuori terra, per un totale di 48 unità abitative,

per 66 unità immobiliari totali.

Non sono consentiti piani interrati.

E' stata ceduta al comune l'area di parcheggio di fronte al social housing come da deliberazione del consiglio comunale n°63 del 28/10/2021.

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 mattina 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 – SUB2. 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 Sub1.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

Il comparto AC6.2. Sub 1.B 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, adiacente all'area AC6.2.1a, ad Est di questa e verso la nuova S.P.6 S. Donato.

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 SP 6, 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 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.

Nella vigente Zonizzazione acustica di Molinella, intorno alla nuova Tangenziale nord i primi 50 m laterali sono assegnati alla classe acustica IV, con 65/55 dB(A) giorno/notte, e i successivi 50 m laterali sono assegnati alla classe acustica III, con 60/50 dB(A) giorno/notte. La classe III termina a 100 m dal ciglio stradale della nuova Tangenziale.

I lotti di progetto del sub-comparto AC6.2.1B sono stati attribuiti dalla ZAC vigente del 2010 alla classe II con limiti sonori di 55 dB(A) e notturno di 45 dB(A), tranne i lotti più a Nord, che ricadono entro i 100 metri dalla nuova Tangenziale e sono quindi classificati in classe acustica III con limiti sonori di 60 dB(A) e notturno di 50 dB(A).

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 sia puntuali che areali sono state fatte considerando già la presenza della nuova S.P.6 Tangenziale Nord.

Gran parte dei ricettori del sub-comparto AC6.2.1B si trova all'interno della fascia di pertinenza acustica infrastrutturale stradale della nuova circonvallazione Nord di Molinella, strada C1, ma su di essi, pur mantenendo attiva strada, si ha comunque il rispetto dei valori di classe territoriale a cui sono assegnati, che sia la III o la II. 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 60 m dal ciglio stradale della nuova arteria viaria.

I ricettori 2.1 ed 2.14 del sub-comparto AC6.2.1B ricadono entro i primi 50 m laterali alla nuova SP6 in variante che, come indicato nell'Immagine 8.1, sono stati attribuiti in classe III per creare la fascia cuscinetto tra una arteria viaria di tipo C1 a la classe II retrostante.

Si segnala, comunque, che sia il ricettore 2.1 che il ricettore 2.14 del sub-comparto AC6.2.1B, in classe III, si ha il rispetto dei valori di qualità di classe III, ovvero dei 57 dB(A) giorno e dei 47 dB(A) notte anche con la nuova strada C1 attiva.

I valori di qualità della classe III di 57 dB(A) giorno e 47 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 pertinenziali 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 di qualità della classe III dei 57 dB(A) giorno e 47 dB(A) notte e 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 sarà relativo ai 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.B, 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 (ad esclusione del lotto 1) sarà pari a 40.200 mq, mentre la superficie in cessione al comune sarà pari a circa 42.400 mq tra area edificabile e cessioni aggiuntive. La vasca di laminazione, che sarà realizzata sul limite nord del comparto in terra, dovrà avere un volume utile minimo pari a: $V \text{ laminazione minimo} = 500 \text{ mc/ha} \times (4,02 \text{ ha} + 0,70 \times 4,2 \text{ ha}) = 3.480 \text{ mc}$. La vasca di laminazione, di volume totale pari a circa 3.995 mc, sarà scaricata con una tubazione in PVC $\Phi 200$ mm che avrà la funzione di bocca tarata e permetterà di scaricare al massimo una portata pari a 8-10 l/s/ha garantendo l'invarianza idraulica del sistema. La tubazione in uscita dalla vasca di laminazione del sub comparto in oggetto scorrerà verso ovest attraverso il sub comparto 1° (sul limite di esso) e si unirà alla bocca tarata in uscita dalla vasca di laminazione prevista nel sub comparto 1a, prima di andare ad immettersi in una tubazione $\Phi 315$ mm in PVC nello scolo Bonello.

Il documento di VAIsat 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 m² più una superficie di verde non compatto attorno agli edifici di superficie pari a circa 2.800 m². Di conseguenza il volume di laminazione è stato

dimensionato per una superficie totale di $4.400 + 2.800 = 7.200 \text{ m}^2$ 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 $19,68 \text{ m} \times 4,30 \text{ m}$, per un volume utile di 180 m^3 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 $100 \text{ cm} \times 50 \text{ cm}$.

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 risposta alla richiesta di integrazioni della Città Metropolitana, viene fornita una tabella con il calcolo preciso della superficie permeabile del comparto, riferita alla sola superficie fondiaria.

In base alle mappe del PGRA, il comparto è in zona di pericolosità idraulica P2 per quanto riguarda il reticolo secondario di pianura e 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 $8,90 \text{ m s.l.m.}$ (e per il primo piano degli edifici una quota di almeno $10\text{-}20 \text{ cm}$ 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 $1,5 \text{ km}$ 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.

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 . Il documento di Valsat valuta che si è evitato, 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. 16808/2022 della CM BO):

ARPAE Distretto di Pianura osserva che:

- il tema della sostenibilità energetica non è stato sviluppato
- a differenza di quanto affermato nel Rapporto Ambientale, nei catasti in possesso di APAM non si rileva la presenza di alcuna linea elettrica ad alta tensione nell'area di intervento.
- 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 ricettore 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 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. Precisa che in merito alle piste ciclopedonali di nuova realizzazione, la documentazione progettuale ricevuta non descrive dettagliatamente gli interventi, pertanto, l'impresa esecutrice dell'opera dovrà ottenere la cartografia esatta dei sottoservizi presenti nell'area di intervento.

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 1B 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. B 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 e 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 subcomparti, 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.B. Si chiede di esplicitare questo impegno nella Dichiarazione di Sintesi, nelle Norme e nella Convenzione.

Parte dei lotti edificabili del comparto Sub 1.B si trovano a meno di 100 m dalla nuova Tangenziale Nord di Molinella, attualmente in fase di costruzione e la maggior parte ricade all'interno della fascia pertinenziale acustica stradale unica di 250 m laterali. Inoltre la porzione a Sud del sub-comparto AC6.2.1 ricade nella fascia B di pertinenza acustica ferroviaria della BO-Portomaggiore.

Nel limitrofo comparto Sub 1.A si è scelto di collocare il fronte dei nuovi edifici ad almeno 120 m di distanza dal tracciato della nuova Tangenziale, per ridurre le criticità acustiche. Nel comparto Sub 1.B in oggetto si è scelto invece di collocare gli edifici fino a 50 m dalla nuova Tangenziale, senza fornire motivazioni per questa scelta e senza analizzare le alternative progettuali. **Si chiede di rivedere la disposizione dei lotti all'interno del comparto in modo da ridurre l'impatto acustico della nuova viabilità, in analogia a quanto previsto per il limitrofo Sub 1.A.**

La Relazione acustica, sulla base della modellizzazione effettuata, prevede il rispetto dei valori di qualità della classe acustica III, di 57 dB(A) giorno e 47 dB(A) notte, su tutti i ricettori sensibili considerati. 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. Si chiede inoltre di garantire il mantenimento della distanza di almeno 120 m dal ciglio stradale della nuova Tangenziale Nord per tutti i fronti dei nuovi edifici, come previsto per il limitrofo comparto Sub 1.A. 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 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 strada). 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 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.A, 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.**

Non è stata indicata la permeabilità minima da garantire nel comparto e nei lotti. Si chiede di specificarla **nella Dichiarazione di Sintesi, nelle Norme e nella Convenzione.**

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 Vitali¹

L'INCARICO DI FUNZIONE VALUTAZIONI AMBIENTALI²
PAOLA CAVAZZI
(lettera firmata digitalmente)³

¹ 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.

² 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.

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