

**Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 10307/2022**

**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 PUA comparto AR\_B\_1 P1B Via Speranza 36 - San Lazzaro di Savena**

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

**Autorità procedente: Comune di San Lazzaro di Savena (BO)**

**PREMESSO CHE:**

- con comunicazione agli atti CM BO PG 77578 del 22/12/2021 il Comune di San Lazzaro di Savena ha trasmesso i materiali del PUA e l'esito della Conferenza dei Servizi, comprensivo dei pareri espressi dagli Enti;
- con comunicazione agli atti PG/2022/6543 del 17/01/2022 la CM BO ha richiesto integrazioni alla documentazione;
- con comunicazioni agli atti CM BO PG 15446 del 15/03/2022 e PG 31261 del 23/05/2022 il Comune di San Lazzaro di Savena ha inviato le integrazioni; nella medesima comunicazione 15446 del 15/03/2022 il Comune ha attestato l'assenza di osservazioni pervenute da parte degli Enti ed organismi pubblici, associazioni economiche e sociali e singoli cittadini durante il periodo di deposito, terminato il 18/02/2022, con registrazione Albo Pretorio n. 2301/2021 del 22/12/2021, e comunicato il link dal quale scaricare la documentazione: <https://cloud.comune.sanlazzaro.bo.it/s/ro4xTWJgMZJGYZX>
- con comunicazione del 01/06/2022, in atti al PG/2022/91463, 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 20/06/2022;
- in data 24/06/2022 con PG/2022/105087 la scrivente Agenzia ha inviato il contributo istruttorio propedeutico al parere motivato, che si conclude con un esito di non valutabilità della proposta di PUA;
- con nota PG n. 40234 del 27.06.2022, la CM BO ha sospeso i termini del procedimento di espressione del proprio parere motivato e richiesto al Comune di fornire la documentazione richiesta da ARPAE;
- il Comune di San Lazzaro, con nota allegata al PG/2022/117391, ha comunicato di non poter evadere la richiesta in merito allo studio di traffico completo e riferito all'intero ambito di riqualificazione AR.B.1 in quanto non disponibile, e di non ritenere necessaria una nuova espressione degli Enti competenti in materia ambientale a fronte della produzione del materiale integrativo richiesto.
- con comunicazione del 14/07/2022, in atti al PG/2022/117391, la Città metropolitana ha chiesto ad ARPAE AAC Metropolitana di esprimere un nuovo contributo istruttorio propedeutico al parere motivato entro la data del 19/07/2022;

- in data 19/07/2022 con PG/2022/120061 la scrivente Agenzia ha confermato integralmente la Relazione istruttoria già inviata in data 24/06/2022 con PG/2022/105087, non essendo stati forniti nuovi elementi tecnici da valutare;
- con nota del 09.08.2022, in atti al PG n, 49773/2022 della CM BO, il Comune di San Lazzaro di Savena ha trasmesso nuova documentazione (studio di traffico relativo al comparto AR.B.1) e ha richiesto agli enti ambientali una nuova espressione che tenesse conto di tutta la documentazione prodotta successivamente alla conclusione della Conferenza dei Servizi.
- con note del 26.08.2022 e del 15.09.2022 (PG/2022/139981 e 150633) il Comune di San Lazzaro di Savena ha trasmesso i pareri dei suddetti Enti (AUSL e ARPAE APAM).
- con comunicazione del 20/09/2022, in atti al PG/2022/153695, la Città metropolitana ha chiesto ad ARPAE AAC Metropolitana di esprimere un nuovo contributo istruttorio propedeutico al parere motivato entro la data del 3/10/2022.

### **CONSIDERATO CHE:**

L'istruttoria della proposta è stata effettuata sulla base dei documenti messi a disposizione dalla Città metropolitana nel proprio cloud:

[https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files/?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/PUA\\_%20PP%20in%20formazione/SAN%20LAZZARO/PUA%20AR.B.1%20P1B%20Speranza&fileid=804262341](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files/?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/PUA_%20PP%20in%20formazione/SAN%20LAZZARO/PUA%20AR.B.1%20P1B%20Speranza&fileid=804262341)

La documentazione presentata attesta la conformità alla pianificazione urbanistica e territoriale. Viene dichiarato che questo ambito rappresenta un tassello nel processo di riqualificazione urbana della zona nord del capoluogo, in quanto investe un'area di rilevante estensione e sulla quale è previsto e/o si stanno inserendo alcune attività territoriali strategiche per il territorio. Insieme al sub-comparto si sta procedendo in parallelo ad avviare altre operazioni che amplieranno molto il quadro delle trasformazioni di zona. Le scelte urbanistiche fatte nel disegno del PUA, in attuazione dell'ambito AR.B. -1B, hanno tenuto conto degli indirizzi contenuti nella delibera n. 42 del 2019 di approvazione delle proposte di Accesso agli Accordi Operativi attraverso:

- realizzazione di un asse stradale di collegamento, attuale e futuro, con la via Commenda;
- posizionamento degli spazi a verde pubblico in centralità come elemento di passaggio e connessione con i futuri spazi pubblici.

La consistenza rilevata e legittimata è così suddivisa:

- SU produttiva = mq. 3.119,00
  - SU residenziale = mq. 121,00
- Per un totale di mq. 3.240,00

Successivamente alla consegna alla CM del contributo istruttorio propedeutico al parere motivato da parte della scrivente Agenzia, sono state fornite dal Comune di San Lazzaro le seguenti integrazioni:

- studio di traffico relativo al comparto AR.B.1;
- pareri di AUSL e ARPAE APAM espressi alla luce della documentazione prodotta successivamente alla conclusione della Conferenza dei Servizi.

Sono rimaste invece irrisolte le seguenti carenze nella documentazione ambientale già evidenziate nella precedente istruttoria:

- valutazioni ambientali non esaustive
- nonostante le richieste di modifica dell'ipotesi progettuale per adeguarsi a quanto richiesto dalla Valsat del POC (sostenibilità della proposta legata al mantenimento del terreno inedificato a giardino e altezza massima 4 piani), non è stato prodotto un disegno

alternativo.

Non è previsto un piano di monitoraggio.

Il piano non interessa un'area della rete Natura 2000.

Il progetto di PUA è riferito all'ambito AR.B.1-P1, in via Speranza n. 36, in zona Speranza-Commenda a Nord-Ovest del territorio comunale di San Lazzaro di Savena.

Ad oggi il sub-comparto P1.B è occupato da un ampio capannone a pregresso uso artigianale (lavorazione del legno per mobili) che occupa circa 6.000 m<sup>2</sup> di superficie e da un ampio appezzamento di terreno pressoché quadrato di 8.380 m<sup>2</sup>, totalmente permeabile, privo di pre-esistenze edilizie, da considerarsi "verde profondo".

In occasione delle indagini geotecniche condotte nel 2019 in loco, è stata eseguita la caratterizzazione dei suoli indagando la presenza di metalli ed inquinanti nel suolo e sottosuolo, riscontrando per tutti concentrazioni ampiamente inferiori ai limiti di legge. Per quanto attiene la bonifica dei suoli, viene dichiarato che le indagini effettuate hanno mostrato concentrazioni di inquinanti e metalli pesanti nel suolo ampiamente inferiori ai limiti di legge.

L'area, caratterizzata da una medio/alta densità produttiva/artigianale e infrastrutturale della zona produttiva di via Commenda di S. Lazzaro di Savena, è dislocata a Sud-Ovest della tratta ferroviaria della BO-AN, ad oltre 350 m da essa, ed a oltre 700 m dall'asse autostradale-tangenziale della A14-E45, che corre sempre a Nord.

Il progetto di trasformazione dell'area prevede la realizzazione di una serie di edifici ad uso esclusivamente residenziale presumibilmente disposti in maniera tale da creare una sorta di corte aperta verso via Speranza, irregolare in maniera da interrompere le onde sonore dovute al traffico su questa strada, mantenendo per gli edifici più vicini al ciglio stradale i fronti corti degli stessi. Il complesso urbanistico di progetto è stato suddiviso in due macrolotti ove all'interno di ognuno si prevede la realizzazione di due palazzine, aventi interrato unico, per ogni lotto.

- il lotto 1 è ubicato nella parte nord-ovest del comparto, ha una Superficie Fondiaria di mq. 3.462 e comprende i fabbricati C e D;
- il lotto 2 posto sulla parte sud-est ha una Superficie Fondiaria di mq. 4.053;

per un totale di mq. 14.510 di superficie territoriale.

Il progetto architettonico degli edifici si compone di 4 fabbricati di carattere residenziale posti a perimetro dello spazio verde centrale. Gli edifici si sviluppano su 5 piani fuori terra, più un piano interrato dedicato ai vani di servizio ed alle autorimesse.

Gli edifici sono di due tipologie differenti ma simili e sono composti da 2 -3 unità immobiliari per piano, ogni corpo di fabbrica contiene al suo interno indicativamente 13-14 unità immobiliari.

L'accesso pedonale ai singoli condomini avviene tramite i percorsi posti nel grande spazio di verde pubblico centrale dove sono presenti attraversamenti in tutti e 4 gli assi cardinali, mentre i parcheggi pertinenziali sono collocati:

- a pettine sull'asse stradale privato collocato ad est del comparto e facente parte del lotto 2;
- in area dedicata posta a nord del comparto e contenente la quota di standard necessaria alla formazione del lotto 1.

L'area territoriale interessata dall'intervento è pianeggiante; le quote altimetriche del terreno, collocato a circa 60 metri sul livello del mare, risultano omogenee, senza variazioni altimetriche. Essendo questo sub-ambito già urbanizzato con usi "pesanti" a livello ambientale, ovvero usi produttivi-industriali-artigianali e terziari annessi, la proposta di conversione dello stato verso l'uso esclusivamente residenziale è migliorativa a livello ambientale, anche nell'ottica di bonifica dall'amianto oggi presente negli edifici del sub-ambito.

Viene dichiarato che la situazione attuale è caratterizzata dal tipico degrado dovuto all'abbandono dei capannoni un tempo in uso ed alla non utilizzazione degli spazi contigui; anche l'area ineditata recintata e priva di rapporto con il contesto concorre ad accrescere il senso di desolazione e di scarsa qualità dell'intero sub-ambito.

Il Masterplan per il comparto AR.B.1 situato tra via Speranza e via Cà Ricchi in comune di San Lazzaro di Savena prevede, oltre alla costruzione di vari complessi residenziali, la realizzazione di nuovi edifici e superfici utili destinati ad uso non-residenziale.

La maggior parte delle superfici è comunque destinata ad uso residenziale.

L'area oggetto dell'intervento urbanistico in variante è collocata a Nord-Ovest del territorio comunale e al limite dei 500 m di distanza dal servizio ferroviario metropolitano SFM, quale trasporto pubblico locale. Riguardo l'offerta di trasporto pubblico su gomma, lo Studio del traffico presentato ad agosto 2022 evidenzia che il nuovo insediamento in progetto è esterno al buffer di 300 metri di pedonalità delle fermate bus.

Sempre lo Studio del Traffico aggiornato riporta che *"l'accessibilità a piedi del comparto Commenda-Speranza ha un alto potenziale e dipenderà anche in buona parte dagli interventi previsti dal progetto"*.

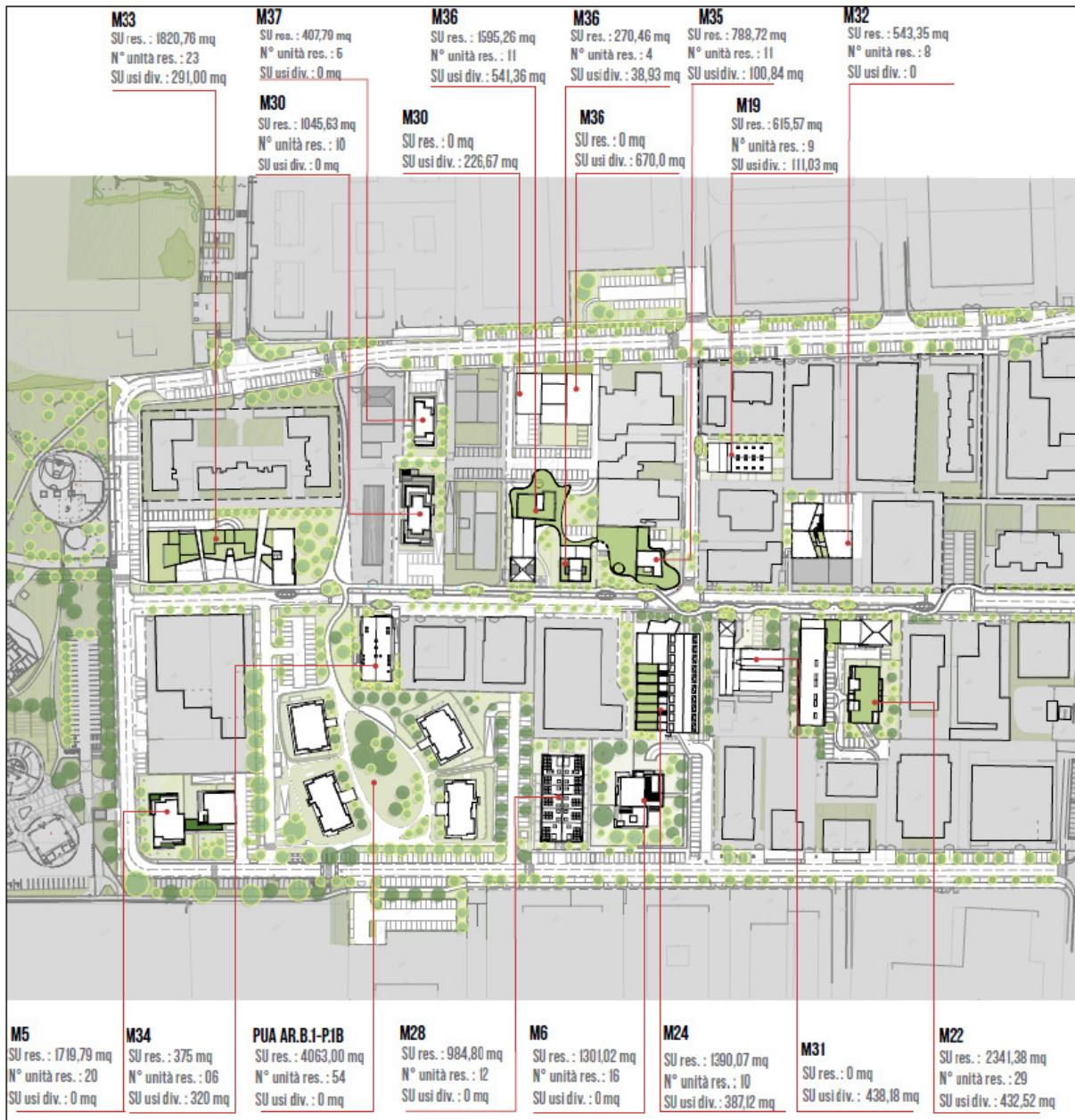
Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, nonostante la prossimità di molte possibili destinazioni all'interno del territorio di San Lazzaro, non tutte le strade sono abbastanza sicure per i ciclisti non esperti.

La ricostruzione dello scenario attuale, finalizzata ad ottenere la distribuzione dei flussi veicolari sugli archi della rete stradale nell'intorno dell'ambito produttivo allo stato attuale, ha assunto come base di partenza lo scenario di traffico attuale derivante dalla campagna di monitoraggio del traffico veicolare.

La proposta di progetto per l'intero ambito AR B1 prevede, oltre alla costruzione di vari complessi residenziali, la realizzazione di nuovi edifici e superfici utili destinati ad uso non-residenziale.

Queste superfici a destinazione non-residenziale sono concentrate principalmente lungo via Commenda, che rappresenterà un asse interessato dalla mobilità dolce e a servizio delle attività direzionali e di commercio diffuso.

Img. 3.1 – Inquadramento dei sub ambiti e della destinazione d’uso prevista



Tab. 3.1 - Superfici utili per destinazione d’uso

|                          | Residenziale | Commercio diffuso | Direzionale, uffici |
|--------------------------|--------------|-------------------|---------------------|
| Superfici utili [mq]     | ca. 22.500   | ca. 2.800         | ca. 500             |
| Superfici utili relative | 85%          | 13%               | 2%                  |

**Tab. 3.2 - Coefficienti empirici per la stima del carico urbanistico**

|                            | Residenti              | Addetti              | Utenti                | Conferitori <sup>2</sup>    |
|----------------------------|------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------------|
| <b>Residenziale</b>        | 1 residente ogni 30 mq | -                    | -                     | -                           |
| <b>Commercio diffuso</b>   | -                      | 1 addetto ogni 50 mq | 32 utenti per addetto | 1 conferitore per 4 addetti |
| <b>Direzionale, uffici</b> | -                      | 1 addetto ogni 30 mq | 2 utenti per addetto  | 1 conferitore per 7 addetti |

**Tab. 3.3 - Carico urbanistico e spostamenti veicolari corrispondenti**

|                                       | Residenti  | Addetti   | Utenti     | Conferitori |
|---------------------------------------|------------|-----------|------------|-------------|
| Carico urbanistico [Persone]          | 633        | 74        | 1.845      | 17          |
| di cui commercio diffuso              | -          | 57        | 1.812      | 14          |
| di cui direzionale, uffici            | -          | 17        | 33         | 3           |
| <i>Carico urbanistico relativo</i>    | <i>25%</i> | <i>3%</i> | <i>72%</i> | <i>1%</i>   |
| Spostamenti veicolari [veic/g]        | 815        | 184       | 1.170      | 33          |
| di cui commercio diffuso              | -          | 151       | 1.133      | 28          |
| di cui direzionale, uffici            | -          | 33        | 37         | 5           |
| <i>Spostamenti veicolari relativi</i> | <i>37%</i> | <i>8%</i> | <i>53%</i> | <i>2%</i>   |

Viene ipotizzata una distribuzione modale totale con circa il 62% dei viaggi generati coi mezzi motorizzati privati, circa il 14% coi mezzi pubblici e circa il 24% con la mobilità dolce (a piedi, in bici o simile). Infine, per i mezzi motorizzati privati si assume un coefficiente di occupazione pari a 1,25.

Il calcolo della distribuzione oraria totale dei flussi del comparto in un giorno feriale tipo mostra tre picchi: il picco del mattino (ore 8-9) è quello più accentuato con ca. 275 spostamenti veicolari all'ora ed è dominato dalle uscite, mentre quello della sera (ore 18-19) vede circa 198 spostamenti veicolari dove sono predominanti i flussi in ingresso al comparto. Per il picco del pranzo (ore 12-13), invece, risulta un equilibrio tra ingressi e uscite.

La proposta di progetto complessiva per il comparto AR.B1 si attuerà in due fasi temporali distinte:

- Scenario di progetto di medio termine, con un orizzonte temporale di circa 5 anni che prevede la realizzazione dei comparti prospicienti via Speranza, in particolare i sub ambiti M5, M34, AR.B.1-P.1B, M28, M6 ed M24;
- Scenario di progetto di lungo termine, con un orizzonte temporale a 10 anni e completamento di tutte le proposte insediative mancanti e realizzazione delle opere

infrastrutturali previste in via Commenda e via Cà Ricchi.

La simulazione degli scenari futuri di progetto è stata svolta per l'ora di punta della sera tra le 18:00 e le 19:00 che, come si è visto dalla campagna di monitoraggio del traffico veicolare condotta, rappresenta l'ora di maggior carico sulla rete.

Lo Studio del traffico valuta che la realizzazione delle proposte insediative di via Speranza attuate nello scenario di progetto di medio termine in base ai risultati ottenuti dalle simulazioni di rete, pur in presenza di un incremento di traffico, seppur limitato sulla rete, non presenta elementi macroscopici di criticità.

Lo scenario a lungo termine è stato confrontato con lo scenario di medio termine. In questo confronto il modesto incremento generalizzato dei flussi veicolari sulla rete comporta un leggero aumento dell'indice di congestione per via Caselle e via Cà Ricchi.

I nuovi insediamenti, situati in via Commenda e via Cà Ricchi, comportano in un aumento della domanda di spostamenti sulla rete, con un aumento dei veicoli\* km percorsi che passano da 670 a 748 veic\*km nell'ora di punta della sera, corrispondente ad un aumento del (+11,7%); analogamente il tempo speso sulla rete passa da 25 ore a 29 ore con un aumento del (+15,4%). Anche in questo scenario non si riscontrano parti della rete in stato di congestione o precongestione, l'effetto dei nuovi flussi veicolari indotti fa aumentare il valore dell'indice di congestione sulla rete, che tuttavia per nessun arco raggiunge la soglia di  $I_c=75$ .

**Tab. 5.4 - Flussi veicolari sulle sezioni di controllo negli scenari futuri e nello scenario attuale - veicoli totali nell'ora di punta della sera (18-19)**

| Sez. | Strada                     | Dir. | Scenario Attuale |     |     | Scenario Progetto MT |     |     | Scenario Progetto LT |     |     |
|------|----------------------------|------|------------------|-----|-----|----------------------|-----|-----|----------------------|-----|-----|
|      |                            |      | Leg              | Pes | Tot | Leg                  | Pes | Tot | Leg                  | Pes | Tot |
| C1   | Via Caselle S              | N    | 286              | 5   | 291 | 309                  | 5   | 314 | 340                  | 5   | 345 |
|      |                            | S    | 438              | 3   | 441 | 443                  | 3   | 446 | 458                  | 3   | 461 |
| C2   | Via Speranza               | E    | 191              | 0   | 191 | 199                  | 0   | 199 | 203                  | 0   | 203 |
|      |                            | W    | 128              | 3   | 131 | 181                  | 3   | 184 | 186                  | 3   | 189 |
| C3   | Via Commenda               | E    | 18               | 0   | 18  | 23                   | 0   | 23  | 37                   | 0   | 37  |
|      |                            | W    | 43               | 0   | 43  | 46                   | 0   | 46  | 12                   | 0   | 12  |
| C4   | Via Ca' Ricchi             | E    | 172              | 2   | 174 | 172                  | 2   | 174 | 172                  | 2   | 174 |
|      |                            | W    | 115              | 4   | 119 | 119                  | 4   | 123 | 119                  | 4   | 123 |
| C5   | Via Caselle N              | N    | 81               | 4   | 85  | 81                   | 4   | 85  | 81                   | 4   | 85  |
|      |                            | S    | 121              | 3   | 124 | 121                  | 3   | 124 | 121                  | 3   | 124 |
| C6   | Via Caduti di<br>Sabbiano  | E    | 514              | 4   | 518 | 521                  | 4   | 525 | 521                  | 4   | 525 |
|      |                            | W    | 558              | 8   | 566 | 590                  | 8   | 598 | 590                  | 8   | 598 |
| C7   | Via Martiri<br>delle Foibe | E    | 118              | 0   | 118 | 119                  | 0   | 119 | 119                  | 0   | 119 |
|      |                            | W    | 97               | 1   | 98  | 100                  | 1   | 101 | 100                  | 1   | 101 |

Per quanto riguarda gli effetti di scala locale, che riguardano il funzionamento dell'assetto viabilistico nello scenario futuro di lungo termine, sono state eseguite valutazioni sulle principali intersezioni stradali direttamente interessate:

- Nodo A: via Caselle – via Cà Ricchi – via Caduti di Sabbiuino. Dai risultati della microsimulazione, la nuova configurazione della matrice dei flussi di domanda comporta un tempo di ritardo medio complessivo dei veicoli pari a circa 5 s, il che comporta un livello di servizio LOS A.
- Nodo B: via Caselle – via Speranza – via Martiri delle Foibe. Dai risultati della microsimulazione, la nuova configurazione della matrice dei flussi di domanda comporta un tempo di ritardo medio complessivo dei veicoli pari a circa 25,2 s, il che comporta un livello di servizio offerto pari a LOS C. Per i rami di via Speranza e via Martiri delle Foibe il livello di servizio offerto è peggiore rispetto a quanto avviene nello scenario attuale, si perviene infatti rispettivamente ad un LOS D, con ritardi medi che toccano i 35 s, e ad un LOS C, con ritardi medi che superano di poco i 20 s.

Dal documento di analisi acustica ambientale si traggono le seguenti conclusioni:

A - sia nelle zone giorno che in quelle notte indistintamente da come saranno le distribuzioni degli usi interni delle nuove u.i., si rispetteranno i limiti dei 60 dB(A) giorno e dei 50 dB(A) notte globali, oltre che i valori di qualità per tutti gli affacci distanti oltre 20 m dal ciglio stradale di via Speranza (incluso un eventuale parcheggio pubblico su strada) e tenendo già conto del traffico indotto complessivamente su tutto l'ambito Speranza-Commenda-Ca' Ricchi sulla base dei carichi veicolari previsti nell'apposito studio del maggio 2022 redatto da AIRIS srl;

B - ricordando i contenuti del comma 2 dell'art. 4 del DPCM 14/11/97, nelle condizioni di minimo rumore di fondo LR come è ad oggi (ma nel futuro l'LR non potrà che aumentare con la riqualificazione ampia dell'intera area produttiva, soprattutto di notte), se, ad impianti di progetto attivi, sul confine non si superano di giorno i 50 dB(A) e di notte i 40 dB(A), si avrà la condizione di inapplicabilità dello stesso criterio differenziale, rispettando i limiti di legge vigenti.

Viene dichiarato che la viabilità correlata al progetto verrà meglio definita ed organizzata, mentre la mobilità viene incrementata dall'intervento, ma, vista la non criticità allo stato attuale delle arterie, l'indotto del progetto non causerà problematiche di congestione o di aggravamento dei livelli di servizio di zona e ciò è stato confermato dallo studio prodotto dallo studio AIRIS srl in data 17/05/2022 agli atti.

L'intervento oggetto di studio risulta viene dichiarato coerente con il PGQA della CM di Bologna e con il PAIR 2020 in quanto non in contrasto con gli obiettivi di sostenibilità. Dall'indagine generale svolta viene concluso che la situazione atmosferica relativa all'area oggetto di studio sia nel complesso non problematica e difficilmente interessata da fenomeni tali da comportare valori di concentrazione di inquinanti superiori ai limiti normativi.

In occasione delle indagini geotecniche condotte nel 2019 in loco, è stata eseguita anche la caratterizzazione dei suoli indagando la presenza di metalli ed inquinanti nel suolo e sottosuolo, riscontrando per tutti concentrazioni ampiamente inferiori ai limiti di legge.

Il progetto di PUA prevede un sistema di laminazione in linea mediante maggiorazione delle condotte in PVC precedentemente dimensionate, su entrambi i lotti.

Viene riportato che la porzione più ad Ovest è in Area di rischio inondazione in caso di

eventi di pioggia con tempi di ritorno di 200 anni (PTCP art. 4.11 e PSC art. 2.15), e già dalla tavola SL.OZ.C.63a del PSC comunale l'area non ricade fra quelle con rischio idraulico o con criticità.

La soggiacenza della falda acquifera superficiale qui si attesta sui -10 m dal p.c.

Nella tavola 2.21 "Zonizzazione Torrente Savena vivo" si ha conferma di come il lotto in esame non ricada all'interno di "Aree ad alta probabilità di inondazione (art. 16 PSAI)", inoltre si evince che esso risulta esterno anche alle "Fasce di pertinenza fluviale (art. 18 PSAI)". Negli anni successivi alla redazione del PSAI sono stati realizzati, proprio in corrispondenza dell'area in esame, benefici interventi di risistemazione e risagomatura dell'alveo del Torrente Savena che, allargando la sezione di deflusso, hanno determinato una riduzione degli effetti delle piene.

Viene peraltro dichiarato che, data la prossimità del torrente Savena al comparto in esame, risulta opportuno un approfondimento di indagine rispetto alle indicazioni più generali date dagli scenari di pericolosità del PGRA e rispetto ai contenuti del PSAI non necessariamente aggiornati alle più recenti modifiche e alla situazione reale: a tal proposito lo studio idraulico condotto recentemente per il subcomparto A fornisce, per l'evento di piena con tempo di ritorno pari a 200 anni, nonchè i livelli idrici in diverse sezioni rilevate dell'asta del Savena, nel tratto che va dal ponte sulla via Emilia a Sud al ponte ferroviario a Nord.

Lo studio del 2017 mostra come, nelle sue attuali condizioni, l'alveo del torrente Savena non riesca a contenere la piena duecentennale in un tratto (a cavallo della sezione 29) a distanza di 500-600 m a monte dell'area del subcomparto B; nonostante la distanza, poiché la morfologia del territorio (desumibile dal raffronto delle quote altimetriche della CTR) non frappone ostacoli al deflusso dell'acqua verso il sub-comparto B, quest'ultimo rimarrebbe coinvolto nel caso di esondazione dovuta alla piena duecentennale; a favore di sicurezza, però, è opportuno considerare, sulle aree del comparto qui in esame, vi è un battente di 53 cm, pari al livello massimo di esondazione nel tratto di monte considerato.

Si dichiara che: la criticità segnalata in corrispondenza della sezione n. 28 nello studio del 2017 per il possibile superamento dell'argine sinistro non è rilevante ai fini del comparto in esame, situato in destra idraulica; la criticità rilevata nella sezione n. 20 nello studio del 2017, in corrispondenza del ponte ferroviario, ossia il rigurgito a monte con un livello idrico che raggiunge i 53,69 m s.l.m. e causa il sormonto dell'argine destro posto alla quota di 53,23 m s.l.m., non è determinante per il lotto del sub-comparto B in esame le cui quote si attestano oltre i 53 m s.l.m. Inoltre in destra idraulica del torrente Savena è presente una strada secondaria che costituisce una protezione naturale, in quanto risulta sopraelevata rispetto al torrente, e riesce a contenere la piena duecentennale.

A conclusione della documentazione presentata si dichiara che il non aggravio del rischio idraulico e la sicurezza per il nuovo intervento nell'ambito qui esaminato possono essere ottenuti stabilendo una quota di progetto degli edifici e dei beni da tutelare previsti superiore di almeno 55 cm rispetto alla quota del terreno attuale nel comparto B ed escludendo dalle previsioni progettuali la realizzazione di piani interrati o seminterrati se non per destinazioni d'uso diverse da quella abitativa.

Riguardo alla sorgenti EM in Bassa Frequenza, viene dichiarata l'assenza di linee elettriche o cabine di trasformazione esistenti e/o di progetto a distanza tale da interferire con l'areale oggetto di studio e per la linea di AT da 132 KW ad Ovest è stato dimostrato con misure in loco di lunga durata che rientra ampiamente entro i valori di CEM di qualità già in via Speranza n. 43.

La stazione SRB, di via Speranza n. 8, è risultata compatibile con i valori di qualità dei 6 V/M del CEM di AF sotto i 16,2 m dal p.c., ovvero alla quota dei 15,5 m del colmo dei nuovi edifici proposti si avrà pieno rispetto dei 6 V/m e, dalle mappature disponibili, anche dei 3 V/m.

Per il "verde" e il "paesaggio urbano" si afferma quanto sia fondamentale, considerato che l'area verde "centrale" dell'intervento dovrebbe fungere da elemento sociale focalizzante di questa "nuova zona urbana" di San Lazzaro di Savena. Ciò è a maggior ragione avallato nel momento in cui si passa dall'attuale verde incolto e degradato a quello fruibile, gestito e armonizzato con i parchi esistenti, oggetto della proposta. La riqualificazione urbana globale di questa zona mira in maniera sostanziale al ripristino del verde ed a una sua organica distribuzione, anche in collegamento con gli altri ampi spazi verdi già presenti o in previsione di attuazione della zona. In particolare ci si riferisce alla organizzazione del verde ad Ovest di via Speranza, nella restante porzione dell'ambito ARB.1 ed a quello su via Pollastri.

La Valsat conclude che per questo aspetto, oltre che per quello della qualità dell'aria, si può valutare un complessivo impatto solo positivo sui fattori habitat naturale, paesaggio e verde rispetto allo stato di fatto, introducendo un notevole numero di alberature nuove, organizzando il nuovo verde profondo pubblico, ampio ed esteticamente studiato, in coerenza con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile e del Regolamento del verde comunale.

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

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti al PG CM BO 77578 del 22.12.2021:

**Hera spa INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A** (parere del 02/11/2021) esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere medesimo;

**AUSL** (pareri del 27/07/2021 e 11/11/2021) ribadisce quanto già affermato nel precedente parere espresso in sede di POC (prot. 89034 del 13/07/2018); si riportano alcuni temi:

- Suolo e materiali inquinanti: prima dell'avvio dei lavori di riqualificazione dell'area dovrà essere documentato che il terreno sede del comparto sia stato oggetto delle previste indagini di caratterizzazione al fine di escludere eventuale inquinamento seguendo le modalità indicate dalle vigenti normative. Medesime considerazioni per il fabbricato contenente amianto che dovrà risultare bonificato prima della demolizione.
- Inquinamento acustico: si prende atto che risultano soddisfatti i requisiti di classe acustica 3; si esprimono tuttavia riserve per quanto riguarda il "criterio differenziale presso gli edifici preesistenti in zona", il quale dipenderà dall'impiantistica esterna. Si prende atto delle disposizioni dei fabbricati rispetto alle fonti di rumore principali. Si richiede l'esecuzione di rilievi in opera e la previsione di eventuali mitigazioni acustiche se necessarie.
- Campi elettromagnetici: si richiede che per quanto attiene i campi elettromagnetici ad alta frequenza, in fase progettuale di dettaglio, ARPAE dovrà eseguire una stima previsionale aggiornata (in termini di posizione e configurazione radioelettrica degli impianti) tale da garantire il rispetto degli obiettivi di qualità nei nuovi fabbricati, mentre per quanto attiene i campi elettromagnetici a bassa frequenza si ricorda che dovranno essere rispettate le DPA.
- Habitat naturale, paesaggio e verde: si ritiene che oltre alle quinte vegetali poste in aderenza ai cigli stradali o ai giardini privati si provveda a garantire idonea illuminazione artificiale nelle ore notturne e a prevedere l'erogazione di acqua potabile.
- Viabilità e mobilità: si prende atto di quanto indicato nel documento, si ritiene che l'intervento proposto possa comportare criticità alla viabilità con conseguente aumento

dell'inquinamento atmosferico e acustico. Si demanda ad un attento monitoraggio per gli aspetti di inquinamento atmosferico e viabilità e mobilità, al fine di attuare misure di contenimento e/o anticipare gli interventi rimandati ad altro momento.

Nel successivo parere del 25/08/2022, in atti al PG/2022/139981, AUSL comunica che:

- inquinamento acustico: conferma quanto già indicato nel precedente parere;
- inquinamento elettromagnetico: per quanto riguarda la componente e.m. ad alta frequenza, ribadisce la necessità, in fase di approvazione del Permesso di Costruire dei futuri edifici residenziali in progetto, di verificare che essi siano esterni al volume di rispetto più aggiornato individuato dalla competente ARPAE;
- viabilità e mobilità: conferma il precedente parere, con particolare riferimento al monitoraggio post-operam per gli aspetti di inquinamento atmosferico al fine di attuare misure di contenimento e/o anticipare interventi rimandati ad altro momento.

**ATERSIR** (parere del 07/09/2021) che ritiene sufficiente il parere espresso dal Soggetto Gestore HERA S.p.A.

**SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO** (parere del 05/11/2021) trasmette, per quanto di competenza, le valutazioni richieste in relazione agli aspetti di tutela archeologica e ritiene opportuno che l'opera di cui all'oggetto sia sottoposta ad indagini archeologiche preventive secondo le prescrizioni di seguito elencate:

- si richiede l'esecuzione di una serie di saggi lineari di verifica preliminare nell'area interessata dagli interventi di scavo del progetto; tali saggi dovranno essere in numero e d'ampiezza sufficienti a comprendere l'eventuale presenza e la natura di elementi d'interesse archeologico nel sottosuolo;
- i sondaggi, da effettuare con mezzo meccanico provvisto di benna liscia, dovranno raggiungere la profondità di progetto, con eventuali approfondimenti di quota se necessario;
- nel caso di presenze di stratigrafie e/o resti strutturali, questo Ufficio potrà richiedere ulteriori approfondimenti.

Si condivide inoltre l'opportunità di sottoporre a controllo archeologico anche un'eventuale fase relativa alla bonifica da ordigni bellici, compatibilmente con la vigente normativa di sicurezza.

Per quanto concerne gli aspetti di tutela paesaggistica si ritiene opportuno che l'opera di cui all'oggetto risulti compatibile con i valori paesaggistici del sito, nel rispetto delle condizioni di seguito elencate:

- si chiede di mitigare con opere a verde, comprese alberature di alto fusto, l'impatto del fronte del comparto che affaccia verso il fiume Savena, inserendo l'intervento di mitigazione in maniera organica e coerente all'interno del più complessivo progetto del verde;
- per quanto riguarda gli edifici che ricadono, anche parzialmente, in area di tutela paesaggistica, nel fronte del comparto verso il fiume Savena, andrà evitata la realizzazione dei parapetti di balconi e terrazze con il vetro. I Parapetti di balconi terrazze e di eventuali finestre a tutta altezza, dovranno essere del tipo tradizionale in metallo, a disegno semplice e lineare, preferibilmente del tipo a ringhiera, oppure pieni. Per una ragione di coerenza nella caratterizzazione del fronte questa prescrizione andrà estesa all'intero immobile che ricade in ambito di tutela paesaggistica;

**REGIONE EMILIA ROMAGNA - SERVIZIO SICUREZZA TERRITORIALE E PROTEZIONE CIVILE - BOLOGNA** (parere del 11/11/2021) esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- Il dimensionamento del sistema di laminazione individuato dovrà tenere conto anche degli apporti idrici derivanti dalle superfici scolanti dei percorsi ciclopedonali in area pubblica che dovranno essere adeguatamente collettati e collegati al sistema di laminazione più vicino;
- si deve verificare e produrre dichiarazione dell'ente gestore, che il sistema di smaltimento costituito dalla tubazione della rete pubblica esistente sia in grado di ricevere le acque meteoriche provenienti dall'ambito in oggetto.

**ARPAE** (parere del 12/11/2021) rileva che in tema di permeabilità profonda, il progetto è peggiorativo dell'esistente (58% St a verde profondo); viene tuttavia documentato il mantenimento di una superficie a verde permeabile di circa il 39% rispetto alla St e di circa il 28% rispetto alla Sf complessiva. Viene inoltre prevista la realizzazione di superfici semipermeabili (parcheggi e percorsi ciclopedonali) quantificabili in circa il 28% della St (considerate permeabili al 50%). Si prende atto.

E' stata prevista la realizzazione di un sistema di laminazione in linea, mediante maggiorazione delle condotte, per la gestione delle portate meteoriche. Nel merito si evidenzia:

- i volumi previsti sono inferiori a quanto prescritto dal PSAI ma non risultano deroghe rilasciate dall'Autorità idraulica competente. I volumi previsti sono infatti precisamente:
  - 104,9 mc invece di 146,5 mc per il lotto 1;
  - 72,4 mc invece di 101,1 mc per il lotto 2;
- vengono considerati utili, ai fini dell'invarianza idraulica, anche i volumi previsti ai fini del recupero di acque meteoriche per usi non potabili. Tali volumi si ritiene non possano computarsi al fine della laminazione in quanto non sono sempre disponibili per eventi meteorici successivi a quelli invasati;
- non sono considerate le superfici scolanti delle aree pubbliche (almeno viabilità e parcheggi).

Si ritiene pertanto non risulti dimostrato il rispetto delle prescrizioni PSAI e quelle del Gestore del Servizio idrico Integrato. Si rimanda alle valutazioni dell'Autorità idraulica competente e si esprimono prescrizioni.

La planimetria reti Tav. 5.6 aggiornata attesta l'allacciamento delle reti bianche separate dei lotti 1 e 2 alla rete fognaria bianca separata pubblica (ONI 600x900) . Tuttavia non risulta documentata la presenza di una rete fognaria bianca separata delle aree pubbliche di comparto che si suppone sia da realizzarsi almeno a servizio di viabilità e parcheggi.

Relativamente all'intervento di cui trattasi, fatte salva la verifica della qualità del suolo per gli usi di progetto, ARPAE esprime parere favorevole alla realizzazione nel rispetto delle seguenti prescrizioni specifiche da verificarsi a cura dell'Amministrazione Comunale nelle successive fasi abilitative:

1. Prima della presentazione dei permessi a costruire degli edifici e delle opere di urbanizzazione dovrà essere completata l'indagine preliminare sulla parte di area interessata dalle demolizioni. Il piano di indagine dovrà essere condiviso e svolto in contraddittorio con ARPAE fino alla conclusione delle analisi al fine della verifica della compatibilità degli usi di progetto. In caso superamenti delle CSC dovrà essere attivata la procedura di cui agli articoli 242 o 245 del D.Lgs 152/06 vigente e le opere di costruzione saranno in tal caso vincolate all'esito della procedura e dell'analisi di Rischio.
2. Dovranno essere realizzati volumi di laminazione delle portate meteoriche ricadenti sulle aree private e sulle aree pubbliche di progetto da collettarsi alla rete fognaria bianca separata pubblica esistente. Il volume minimo, a meno di diverso parere dell'Autorità idraulica competente e del Gestore del Servizio idrico Integrato, dovrà rispettare la prescrizione del PSAI (500 mc/ha di superficie impermeabilizzata o comunque scolante all'interno del sistema di raccolta).
3. I piani terra delle costruzioni e comunque gli usi abitativi, ai fini della sicurezza idraulica, dovranno essere realizzati ad una quota di almeno 55 cm superiore rispetto alla quota del terreno attuale (56.2 m s.l.m. da C.T.R) ; anche i piani seminterrati o interrati per usi accessori, non potranno avere accesso da una quota inferiore a quella del piano terra e dovranno comunque essere dotati di vie di esodo verso le quote di sicurezza.
4. Le strutture di fondazione degli edifici (compresi i piani interrati o seminterrati) dovranno essere impostate e realizzate a quote tali da non interferire con l'acquifero sotterraneo, compreso quello più superficiale.

5. Il sistema di recupero di portate meteoriche dovrà invasare solo portate ricadenti sui coperti e non sugli spazi privati esterni delle abitazioni. Dovrà inoltre essere preferibilmente utilizzato per l'alimentazione di rete duale interna agli edifici per usi non potabili (scarichi WC).
6. All'interno delle estensioni delle DPA 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.
7. Dovranno essere fornite le dichiarazioni, redatte e firmate a cura della/delle proprietà delle aree impattate dalle estensioni delle DPA esistenti e in progetto valutate per gli elettrodotti in Media ed Alta Tensione, 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.
8. Il progetto esecutivo dovrà conformarsi alla normativa regionale vigente, DGR 19 OTTOBRE 2020 n. 1383 (modifica delle DGR. 967/2015 e DGR 1715/2016) in relazione ai requisiti minimi di prestazione energetica degli edifici di nuova costruzione.
9. Gli impianti di illuminazione dovranno essere realizzati nel rispetto di quanto previsto dalla LR19/2003 e dalla DGR1732/2015.
10. Terre e rocce di scavo dovranno essere gestite in conformità a quanto previsto dal DPR 120/2017.
11. I Permessi di Costruire dovranno contenere prescrizioni per la fase di cantierizzazione delle opere. In particolare si chiede l'adozione di idonei sistemi di abbattimento delle polveri oltre ad una congrua frequenza di pulizia della viabilità pubblica in entrata ed uscita dal cantiere la cui estensione dovrà essere definita unitamente ai competenti uffici comunali.
12. Prima del rilascio dell'abitabilità degli edifici, dovrà essere presentato un collaudo acustico post operam finalizzato a verificare il rispetto del limite di immissione differenziale rispetto le sorgenti sonore che saranno effettivamente presenti ad intervento eseguito.

Nel successivo parere del 14/09/2022, in atti al PG/2022/150633, ARPAE APAM:

- conferma che non è stata verificata la compatibilità acustica, in termini di limiti di immissione differenziali, in quanto viene ipotizzata la delocalizzazione degli stabilimenti produttivi prossimi all'area del comparto prima della realizzazione dell'intervento edilizio
- ritiene che il sub ambito analizzato, rispetto alla situazione attuale, determinerà un incremento delle emissioni di inquinanti e gas serra, che seppur di modesta entità, deve essere adeguatamente compensato e mitigato

Fatte salva la verifica della qualità del suolo per gli usi di progetto, esprime parere favorevole alla realizzazione nel rispetto delle seguenti prescrizioni specifiche da verificarsi a cura della Amministrazione Comunale nelle successive fasi abilitative:

1. Prima della presentazione dei permessi a costruire degli edifici e delle opere di urbanizzazione dovrà essere completata l'indagine preliminare sulla parte di area interessata dalle demolizioni. Il piano di indagine dovrà essere condiviso e svolto in contraddittorio con ARPAE fino alla conclusione delle analisi al fine della verifica della compatibilità degli usi di progetto. In caso superamenti delle CSC dovrà essere attivata la procedura di cui agli articoli 242 o 245 del D.Lgs 152/06 vigente e le opere di costruzione saranno in tal caso vincolate all'esito della procedura e dell'analisi di Rischio.
2. Dovranno essere realizzati volumi di laminazione delle portate meteoriche ricadenti sulle aree private e sulle aree pubbliche di progetto da collettarsi alla rete fognaria bianca separata pubblica esistente. Il volume minimo, a meno di diverso parere dell'Autorità idraulica competente e del Gestore del Servizio idrico Integrato, dovrà rispettare la prescrizione del PSAI (500 mc/ha di superficie impermeabilizzata o comunque scolante all'interno del sistema di raccolta).

3. I piani terra delle costruzioni e comunque gli usi abitativi, ai fini della sicurezza idraulica, dovranno essere realizzati ad una quota di almeno 55 cm superiore rispetto alla quota del terreno attuale (56.2 m s.l.m. da C.T.R); anche i piani seminterrati o interrati per usi accessori, non potranno avere accesso da una quota inferiore a quella del piano terra e dovranno comunque essere dotati di vie di esodo verso le quote di sicurezza.
4. Le strutture di fondazione degli edifici (compresi i piani interrati o seminterrati) dovranno essere impostate e realizzate a quote tali da non interferire con l'acquifero sotterraneo, compreso quello più superficiale.
5. Il sistema di recupero di portate meteoriche dovrà invasare solo portate ricadenti sui coperti e non sugli spazi privati esterni delle abitazioni. Dovrà inoltre essere preferibilmente utilizzato per l'alimentazione di rete duale interna agli edifici per usi non potabili (scarichi WC).
6. All'interno delle estensioni delle DPA 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.
7. Dovranno essere fornite le dichiarazioni, redatte e firmate a cura della/delle proprietà delle aree impattate dalle estensioni delle DPA esistenti e in progetto valutate per gli elettrodotti in Media ed Alta Tensione, 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.
8. Il progetto esecutivo dovrà conformarsi alla normativa regionale vigente, DGR 19 OTTOBRE 2020 n. 1383 (modifica delle DGR. 967/2015 e DGR 1715/2016) in relazione ai requisiti minimi di prestazione energetica degli edifici di nuova costruzione.
9. Gli impianti di illuminazione dovranno essere realizzati nel rispetto di quanto previsto dalla LR19/2003 e dalla DGR1732/2015.
10. Terre e rocce di scavo dovranno essere gestite in conformità a quanto previsto dal DPR 120/2017.
11. Tenuto conto dell'art. 17 delle NTA del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) e richiamati l'art 1.10 e 3.5 del PTM ed in linea con gli obiettivi del PUMS e con i nuovi obiettivi europei e regionali di decarbonizzazione, è necessario non solo compensare ma anche ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>. Pertanto si chiede vengano integrate le misure di sostenibilità prevedendo un incremento degli interventi a verde di almeno il 20% del previsto per il sub comparto di cui trattasi, da realizzare anche in aree di non pertinenza attraverso progetti di riforestazione in ambito comunale o sovracomunale.
12. Gli interventi a verde dovranno privilegiare la messa a dimora di specie arboree e arbustive ad alto assorbimento di CO<sub>2</sub>.
13. In tema di mobilità ciclo-pedonale, sia sviluppata un'adeguata e sicura pista ciclabile.
14. In merito al tema "Uso sostenibile dell'energia" il progetto dovrà promuovere soluzioni che riducano le emissioni future o i fabbisogni energetici tramite interventi di gestione intelligente dell'energia e uso dell'energia rinnovabile non emissiva. Per la parte di illuminazione stradale ed esterna è necessario ricorrere a sistemi ad alta efficienza valutando sistemi di alimentazione solare, mini-eolici ad asse verticale o ibridi.
15. Con riferimento alla cantierizzazione e alla fase di esecuzione dei lavori, si prescrive al fine di contenere e mitigare la diffusione della polverosità, di seguire le indicazioni di cui alle Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale (ARPAT, 2018).
16. I Permessi di Costruire dovranno contenere prescrizioni per la fase di cantierizzazione delle opere. Oltre a quanto al punto precedente, si chiede venga prevista e concordata con l'Amministrazione comunale una congrua frequenza di pulizia della viabilità pubblica in entrata ed uscita dal cantiere la cui estensione dovrà essere puntualmente definita.

17. Prima del rilascio dell'abitabilità degli edifici, dovrà essere presentato un collaudo acustico post operam finalizzato a verificare il rispetto del limite di immissione differenziale rispetto alle sorgenti sonore che saranno effettivamente presenti ad intervento eseguito.

**Autorità di bacino del Po** (mail del 05/11/2021) ricorda di aver cessato di istruire i procedimenti finalizzati all'espressione di alcuni pareri, tra i quali quelli relativi agli interventi di cui all'art.18 delle Norme del PSAI. Inoltre il comma 2 dell'art. 4 del Decreto S. G. n. 98/2017 ha disposto che, dal giorno successivo alla data del suddetto Decreto, il parere in esame è sostituito da una verifica tecnica, condotta anche in ottemperanza alle prescrizioni di cui al DM 11 marzo 1988 e al DM 14 gennaio 2008 e s.m.i., volta a dimostrare la compatibilità tra l'intervento, le condizioni di dissesto idraulico o idrogeologico e il livello di rischio esistente, sia per quanto riguarda possibili aggravamenti delle condizioni di instabilità presenti, sia in relazione alla sicurezza dell'intervento stesso. Detta verifica deve essere redatta e firmata da un tecnico abilitato e allegata al progetto dell'intervento, ai fini del rilascio del provvedimento finale da parte dell'Amministrazione competente, fatta comunque salva la necessità di acquisire, ove previsto, i preventivi pareri, nulla osta, valutazioni tecniche attribuite dalle vigenti norme alla competenza di altre Pubbliche Amministrazioni (Regione o altri Enti competenti).

**Comune di San Lazzaro di Savena - Mobilità** (parere del 22/10/2021) esprime parere favorevole condizionato alle seguenti richieste di modifica del progetto e prescrizioni:

- prevedere la seguente organizzazione degli spazi stradali della nuova viabilità a servizio del comparto:
  - carreggiata stradale di larghezza pari a 6,00 m.;
  - riduzione della larghezza della sosta in linea a 2,00 m;
  - marciapiede di larghezza pari a 1,50 m.

Nel documento di "Valsat", al capitolo § 3.1.3, viene asserito che "l'indotto del progetto non causerà problematiche di congestione o di aggravamento dei livelli di servizio di zona". Tale affermazione non sembra essere supportata da un solido fondamento scientifico: l'analisi risulta basata sull'ipotesi di una domanda di mobilità costante in tutte le ore diurne, senza picchi; inoltre non vi è nessuna evidenza di una verifica numerica dei livelli di servizio delle intersezioni, le quali, come noto, in ambito urbano risultano il punto maggiormente critico della rete stradale. Si richiede pertanto un approfondimento sui livelli di servizio della rete stradale, nello scenario di completa realizzazione del PUA in oggetto, che aggiunga alla domanda attuale (desunta dal "Flussogramma dello stato attuale" tratto dal Quadro Conoscitivo di PSC, se non disponibili dati più aggiornati) la domanda dell'ora di punta indotta dal comparto oggetto di studio (desunta dalla stima dei movimenti giornalieri corretta da un adeguato coefficiente per considerare l'ora di punta). Si dovrà verificare, utilizzando metodi riconosciuti e adeguati alla prassi della ingegneria dei trasporti (non necessariamente implementando modelli di simulazione del traffico, ma anche tramite fogli di calcolo, formule da letteratura, ecc.), che la domanda di mobilità complessiva possa essere soddisfatta dalla capacità di deflusso delle strade coinvolte e, soprattutto, da quella dei nodi stradali interessati. Al fine di facilitare questa verifica, si allega il diagramma delle fasi semaforiche dell'impianto situato tra Via Speranza e Via Caselle.

Le tavole descrittive delle opere stradali non descrivono le opere necessarie per l'abbattimento delle barriere architettoniche dei marciapiedi. Si rimanda a tal proposito a quanto indicato all'art. 3.6 "Mobilità pedonale e circolazione disabili" nel Regolamento Viario Comunale (allegato del PGTU): "La larghezza utile per il transito dei pedoni, al netto dell'ingombro degli eventuali ostacoli o elementi di arredo, quali pali, lampioni o simili, deve essere di almeno 1,5 metri e, solo eccezionalmente e non mai sistematicamente, può scendere a 90 cm." Sul percorso ciclopedonale i lampioni dovranno essere posti ad una distanza dal cordolo di almeno 50 cm. Come prescritto dal Regolamento i marciapiedi e gli altri percorsi pedonali non dovranno presentare asperità e dislivelli non raccordati superiori a 1,5 cm, né pendenza superiore al 5%.

In riferimento alla tavola 5.3, occorre modificare la segnaletica (dettagli nel parere stesso).  
Si ribadisce l'importanza dello studio di traffico richiesto nell'ambito del procedimento dell'Accordo Operativo da realizzarsi in via Speranza, via Commenda, via Cà Ricchi, via dell'Artigiano. Tale studio, in una visione di lungo termine, dovrà considerare adeguatamente, nelle ipotesi di domanda futura, anche il carico veicolare generato dal comparto in oggetto. In altre parole, le verifiche di funzionalità dei nodi stradali e di corretto dimensionamento dell'offerta di sosta dell'intero comparto elaborate nello studio citato dovranno tenere conto anche dell'impatto aggiuntivo in termini di domanda di mobilità dovuta all'insediamento in oggetto.

**Comune di San Lazzaro - Ambiente** (comunicazione del 18/05/2021) ha presentato una richiesta di integrazioni sui temi: Verde - Fognature - Gestione rifiuti

### **PRESO ATTO CHE**

in attuazione della DGR 1795/2016, 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 AMBIENTALE, ai sensi dell'art. 19 della LR 24/17 in merito al procedimento di PUA del comparto AR\_B\_1 P1B Via Speranza 36, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

Il progetto di PUA riferito all'ambito AR.B.1-P1 in via Speranza n. 36, in zona Speranza-Commenda a Nord-Ovest del territorio comunale di San Lazzaro di Savena, si inserisce all'interno del comparto AR.B.1 situato tra via Speranza e via Cà Ricchi, il cui Masterplan prevede, oltre alla costruzione di vari complessi residenziali, la realizzazione di nuovi edifici e superfici utili destinati ad uso non-residenziale.

Ad oggi il sub-comparto P1.B è occupato da un capannone a pregresso uso artigianale (lavorazione del legno per mobili) che occupa circa 6.000 m<sup>2</sup> di superficie e da un ampio appezzamento di terreno pressoché quadrato di 8.380 m<sup>2</sup>, totalmente permeabile da considerarsi a permeabilità profonda.

Il progetto di trasformazione dell'area prevede la realizzazione di 4 edifici ad uso esclusivamente residenziale disposti in maniera tale da creare una sorta di corte aperta verso via Speranza, irregolare in maniera da interrompere le onde sonore dovute al traffico su questa strada, mantenendo per gli edifici più vicini al ciglio stradale i fronti corti degli stessi.

Il complesso urbanistico di progetto è stato suddiviso in due macrolotti ove all'interno di ognuno si prevede la realizzazione di due palazzine, aventi interrato unico, per ogni lotto.

Gli edifici si sviluppano su 5 piani fuori terra, per un totale di 13-14 unità immobiliari ciascuno, più un piano interrato dedicato ai vani di servizio ed alle autorimesse.

Si osserva che il POC presentato nel 2019 per il medesimo ambito basava la sostenibilità della proposta sul mantenere quasi intatto il terreno attualmente ineditato e a permeabilità profonda, destinandolo a giardino di vicinato. Valutava di contenere l'altezza massima degli edifici entro 4 piani fuori terra per limitare il disagio acustico, e infine rilevava la presenza di criticità idrauliche importanti, per le quali evidenziava due aspetti:

- le opere strutturali e comunque interrato non oltre -2.5 metri dal piano campagna attuale;
- superficie permeabile non inferiore al 50% per il sub comparto B per la ricarica delle falde.

Da quanto si evince dalla documentazione, tali indicazioni della Valsat del POC non sono state rispettate, in particolare in relazione alla scelta di edificare sull'area attualmente verde e a permeabilità profonda e non è stata fornita adeguata motivazione.

Con integrazioni fornite successivamente alla consegna del contributo istruttorio da parte di ARPAE AACM è stato presentato uno Studio di traffico inerente al comparto AR.B.1.

Si rileva che tale documento, facendo parte della documentazione necessaria alle valutazioni ambientali, doveva essere pubblicato secondo le indicazioni normative vigenti.

Lo studio di traffico inerente al comparto AR.B.1 analizza la situazione rispetto alle modalità sostenibili. Emerge una situazione non ottimale rispetto alla distanza dalle fermate del trasporto pubblico (linee bus oltre la soglia pedonale dei 300 m, SFM al limite della soglia pedonale dei 500 m). Ad aggravare questa situazione lo studio evidenzia la carenza di infrastrutture idonee a favorire la mobilità ciclopedonale. Si rileva che non è presente una descrizione adeguata dei percorsi pedonali e ciclabili di collegamento alle fermate, nè, a quanto si evince dalla documentazione, dei relativi progetti attuativi. A questo riguardo si richiamano le considerazioni espresse dal Comune di San Lazzaro - Mobilità in merito alle caratteristiche fisiche e funzionali di queste connessioni.

Per quanto riguarda il traffico indotto, lo Studio relativo all'intero comparto AR.B.1 assegna un totale di carico urbanistico indotto dall'insieme delle trasformazioni previste che appare sottodimensionato soprattutto in relazione alla quota residenziale (633 stimati contro circa 800 nuovi residenti potenziali). Anche la generazione di traffico non sembra cautelativa. Ad esempio su Via Speranza, dove il solo comparto AR.B.1\_P1B porta un carico di residenti di circa 145 unità che sale a oltre 300 considerando le altre nuove residenze previste, la simulazione prevede nell'orario 18-19 un aumento di circa 60 veicoli.

Si ritiene pertanto che la simulazione tenda a sottovalutare l'impatto di queste trasformazioni sul traffico della zona.

Come evidenziato anche dai pareri resi da ARPAE APAM e da AUSL alla luce di tutte le integrazioni recentemente fornite, rimangono irrisolte le seguenti criticità ambientali:

- viene intaccata l'area attualmente ineditata a permeabilità profonda, in contrasto con il POC;
- non viene rispettata l'indicazione di contenere l'altezza massima degli edifici entro 4 piani fuori terra per limitare il disagio acustico;
- non è stata verificata la compatibilità acustica, in termini di limiti di immissione differenziali
- inquinamento elettromagnetico: per quanto riguarda la componente e.m. ad alta frequenza, non è verificato se i futuri edifici sono esterni al volume di rispetto più aggiornato individuato da ARPAE;
- non è stata completata l'indagine preliminare dei suoli sulla parte di area interessata dalle demolizioni.
- non è stata dimostrata l'adeguatezza del progetto di laminazione delle portate meteoriche ricadenti sulle aree private e sulle aree pubbliche di progetto da collettarsi alla rete fognaria bianca separata pubblica esistente.
- il progetto non prevede una quota dei piani terra delle costruzioni e comunque per gli usi abitativi adeguata, ai fini della sicurezza idraulica, nè i necessari accorgimenti per la messa

- in sicurezza dal rischio idraulico dei piani seminterrati o interrati per usi accessori.
- Non è dimostrato che le strutture di fondazione degli edifici (compresi i piani interrati o seminterrati) saranno realizzate a quote tali da non interferire con l'acquifero sotterraneo, compreso quello più superficiale.
  - Non sono state presentate misure per ridurre le emissioni di CO2.
  - Non è prevista un'adeguata e sicura pista ciclabile.

Alla luce delle carenze progettuali evidenziate e delle scelte operate dal proponente si ritiene l'intervento non sostenibile.

LA RESPONSABILE  
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA  
**Patrizia Vitali**<sup>1</sup>  
(lettera firmata digitalmente)<sup>2</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. 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> 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.