

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 12171/2020

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

Istruttoria di VAS/ValSAT del Piano Urbanistico Attuativo relativo all'Ambito AR.14 “Silvio Alvisi”.

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Comune di Imola

PREMESSO CHE:

- con comunicazione del 14/04/2020, in atti al PG/2020/54861, il Comune di Imola ha indetto la Conferenza di servizi sul PUA in oggetto, da effettuarsi in forma semplificata ed in modalità asincrona e ha reso disponibile la relativa documentazione;
- con comunicazione del 30/04/2020, in atti al PG/2020/64604, la Città metropolitana di Bologna ha inviato una richiesta di integrazioni. In particolare ha richiesto le seguenti integrazioni relative al documento di Valsat:
 - il comparto ricade all'interno delle aree di ricarica della falda di tipo A e B su un terrazzo alluvionale. Si chiede, oltre al requisito di permeabilità minima del 35% richiesto dal POC e dimostrato negli elaborati presentati, di specificare la superficie permeabile dello stato di fatto per consentire un confronto con lo stato di progetto, in modo da verificare l'obiettivo di miglioramento quantitativo della funzione di ricarica dell'acquifero, di cui all'art. 5.3 comma 2 del PTCP, per gli ambiti all'interno del territorio urbanizzato. A tal proposito si ritiene altresì necessario un approfondimento idrogeologico finalizzato a escludere eventuali interferenze del flusso idrico sotterraneo naturale con i piani interrati previsti e le relative strutture di fondazione, la cui fattibilità deve essere valutata in questa fase;
 - si richiede, coerentemente con le limitazioni previste dall'allegato O del PTCP, di fornire indicazioni in merito alla quota di incastro delle fondazioni di progetto per escludere il contatto con il tetto delle ghiaie del terrazzo alluvionale;
 - si fa presente, inoltre, che le infrastrutturazioni fognarie costituiscono centro di pericolo per le acque, secondo l'allegato O del PTCP, pertanto si chiede di evidenziare nelle valutazioni e nella progettazione delle fognature come si è tenuto conto delle limitazioni previste nel suddetto allegato;
 - per quanto riguarda le alberature esistenti si richiede di indicare gli abbattimenti previsti, la tipologia delle alberature interessate, nonché i nuovi impianti di progetto;
 - in relazione al tema della mobilità si chiede un approfondimento relativo al traffico indotto nell'ora di punta in virtù della nuova destinazione prevalentemente residenziale e tenendo conto anche dell'indotto del parcheggio pubblico progettato nell'area sud del comparto;
 - in relazione all'approfondimento di cui sopra si richiede un conseguente aggiornamento dell'analisi acustica, che tenga conto dell'impatto sui recettori esistenti esterni all'area in

oggetto, con particolare riferimento all'edificio scolastico adiacente (ad esempio attraverso simulazioni con modelli numerici).

- in data 28/09/2020, con comunicazione in atti al PG/2020/139247, il Comune di Imola ha trasmesso il progetto modificato in recepimento del parere negativo della Soprintendenza;
- con comunicazione del 30/11/2020 in atti al PG/2020/173885 il Comune di Imola ha convocato la conferenza di servizi decisoria da effettuarsi in forma simultanea ed in modalità sincrona, ex art. 14-ter Legge n. 241/90 in modalità telematica, per il giorno 10/12/2020, al fine del superamento o soddisfacimento della valutazione negativa espressa da ARPAE relativa alla matrice rumore;
- con comunicazione del 21/12/2020 in atti al PG/2020/185838 il Comune di Imola ha trasmesso una nuova Relazione di clima acustico, sostitutiva della precedente, in risposta alle osservazioni espresse da ARPAE nel parere del 23/11/2020 e della CdS in modalità sincrona.
- con comunicazione del 16/04/2021 in atti al PG/2021/59778 la Città metropolitana ha richiesto ad ARPAE – AAC Metropolitana il contributo istruttorio propedeutico al parere motivato nell'ambito delle competenze in materia ambientale previste dalla Delibera di Giunta Regionale n. 1795/2016 entro la data del 05/05/2021;
- sono stati richiesti i pareri dei seguenti soggetti competenti in materia ambientale, come individuati dall'Autorità procedente in accordo con l'Autorità competente:

ARPAE Distretto Imolese

AZIENDA USL di Imola

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio

Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale

AREA BLU S.P.A.

HERA SPA – Reti

CONSIDERATO CHE:

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

https://owncloud.cittametropolitana.bo.it/Users/PIANIF-TERR\PIANURB\PUA_PP_in_formazione\MOLA\PUA.AR.14_Silvio_Alvisi

- INT-CdS-_PUA ALVISI _TAV 6-RELAZIONE TECNICA
- PUA ALVISI-TAV 5-aggior
- INT-CdS-_PUA ALVISI _TAV 5 BIS-VALSAT INTEGRAZIONI
- PG 50015_29 09 2020 PUA ALVISI _TAV 2F NTA-rev sett20
- PG 4984_27 01 2021 INT(CdS)bis_PUA ALVISI-TAV6 all.01-_REV_2020_ottobre
- PG 71453_23 12 2020 Studio Acustico (PUA Silvio Alvisi)_dicembre 2020
- INT_PUA ALVISI _TAV 2E-OP URB
- INT-CdS-_PUA ALVISI _TAV 1A-INQUADRAMENTO
- PUA ALVISI-TAV 3

Il Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa privata relativo all'ambito AR_14 "Silvio Alvisi" interessa l'area attualmente occupata dalla struttura socio-sanitaria "Silvio Alvisi", di proprietà dell'Ausl, L'ambito è situato a ridosso del Centro Storico di Imola, all'incrocio tra viale D'Agostino (lato ovest) e viale Saffi (lato nord), mentre sugli altri lati confina a sud con una scuola (Istituto Tecnico Chimico "Luca Ghini") e ad est con un parcheggio pubblico ("Bocciofila").

L'attuale accesso all'ambito avviene da viale D'Agostino, classificata dal PSC tra le strade F (Codice della Strada) - VC_P strade urbane secondarie principali – tratti esistenti, con fascia di rispetto larga 10 m, interessata quasi esclusivamente da traffico locale da quando il flusso in attraversamento è stato dirottato lungo l'asse attrezzato.

L'area è distinta al Catasto Terreni del Comune di Imola al foglio n. 154, mappale n. 1 con superficie di 14.800 mq a seguito del Frazionamento n. 3553 del 19/03/1996.

L'area delimitata dalle recinzioni attuali, individuate mediante un rilievo piano altimetrico invece è pari a circa 14.866 mq e presenta un perimetro leggermente diverso.

L'edificio esistente fu realizzato dall'arch. Enzo Zacchioli nel 1962/69 come centro di diagnosi e cura neuropsichiatrico per trattamenti ambulatoriali o brevi degenze e nel 1980 fu riconvertito ad altri usi, in gran parte ambulatoriali e di riabilitazione motoria. Attualmente il complesso è in attività. La necessità di consistenti interventi sulle strutture ormai obsolete ha indotto l'AUSL (proprietà) a deciderne la dismissione, pertanto il PSC vigente ha classificato l'area come ambito di riqualificazione urbana.

L'ambito AR_14 "Silvio Alvisi" è stato inserito nel POC 2017-2022 che definisce indici e standards della nuova lottizzazione residenziale.

NTA PUA

Superficie Utile totale massima: 4.200 mq;

Superficie Utile residenziale massima: 3.500 mq;

Superficie Utile altri usi: 700 mq.

Superficie Accessoria residenziale: $30\% SU \leq SA \leq 110\% SU$ fino a 2 piani fuori terra; $30\% SU \leq SA \leq 90\% SU$ più di 2 piani fuori terra;

Superficie Accessoria altri usi: $SA \leq 30\% SU$;

Usi ammessi: Massimo 3.500 mq per classe A (residenza). Massimo 700 mq per classe B (funzioni di servizio complementari alla residenza);

Altezza massima: 12 m (3 piani fuori terra);

Verde Pubblico da realizzare e cedere: minimo 2.000 mq;

Verde Pubblico da monetizzare pari a 1.080 mq (dato non riportato nelle scheda d'ambito del POC per un errore materiale);

Parcheggi Pubblici da realizzare e cedere minimo 3.000 mq con almeno 120 posti auto;

Contributo ERS: € 8.400,00 (2,00 €/mq di SU);

Parcheggi pertinenziali:

- per A - destinazioni residenziali: min. 2 posti auto ogni unità immobiliare con $SU \geq 38$ mq di cui almeno un'autorimessa di sup. ≥ 16 mq; se entrambi i posti auto in autorimessa questa dovrà avere una superficie ≥ 28 mq; posto auto ogni unità immobiliare con $SU < 38$ mq in autorimessa di superficie non < 16 mq e comunque nel rispetto della L. 122/1989;
- per B - funzioni di servizio complementari alla residenza: 1 posto auto ogni 80 mq di SU;

Permeabilità: $\geq 35\%$ Superficie Territoriale di cui massimo 10% può essere costituita da tetti verdi e pavimentazioni permeabili.

I posti auto scoperti dovranno essere comunque pavimentati con materiali permeabili o semipermeabili. In merito a tale prescrizione, inserita nella scheda d'ambito del POC, si precisa che potrà essere disattesa, adottando pavimentazioni tipo conglomerato bituminoso (asfalto) o betonelle in cls, ai sensi del parere espresso da Area Blu che ha evidenziato come l'adozione di grigliati erbosi comporti notevoli criticità di gestione.

Il PUA sarà attuato tramite:

- Permesso di Costruire per le opere di urbanizzazione primaria;
- Permessi di Costruire per i progetti architettonici relativi ai diversi sub-lotti, comprendenti gli edifici con le relative sedi viarie, dotazioni pertinenziali, reti fognarie e dei sottoservizi, da inserire all'interno dell'impianto urbanistico dell'intero macro-comparto di proprietà privata.

Le NTA prevedono, come distanza minima dai confini di zona e dai confini dell'ambito AR_14:

minimo 5,00 m, ad eccezione del confine lungo viale D'Agostino dove, per la presenza della fascia di rispetto stradale, i fabbricati sono previsti a 10,00 m di distanza dal limite della carreggiata comprendente l'adiacente pista ciclopedonale.

Vincoli e Tutele

PTCP

Controllo degli apporti acqua art. 4.8

Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura Artt. 5.2 e 5.3 (Area di ricarica di tipo A e area di ricarica di tipo B)

Terrazzi alluvionali Artt. 5.2 e 5.3

A Area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche Art. 6.14

Unità di paesaggio artt. 3.1 e 3.2

PGRA

area non interessata

PSC

Potenzialità archeologica livello 2

Area di ricarica diretta della falda (tipo A)

Area di ricarica diretta della falda (tipo B)

Strade e fasce di rispetto

VALSAT

Il progetto prevede la suddivisione dell'ambito AR_14 in 3 parti, due delle quali sono destinate a standard urbanistici che saranno oggetto di cessione al Comune: a nord una fascia di Verde Pubblico, a sud una zona destinata a Parcheggi Pubblici. La parte centrale sarà invece occupata da un macro-lotto privato a destinazione prevalentemente residenziale che comprenderà n. 6 sub-lotti, distribuiti lungo una viabilità interna ad anello che parte dall'accesso su viale D'Agostino e serve tutti gli edifici in progetto.

Il progetto prevede diverse tipologie plurifamiliari con altezza massima 12 m. (3 piani fuori terra), per un totale di 35 alloggi.

La strada interna è prevista ad una quota costante leggermente ribassata rispetto alla pista ciclopedonale presente a lato di viale D'Agostino e sostanzialmente coincidente con lo stato attuale. La sede carrabile privata a doppio senso di marcia sarà larga 6 metri, dotata di marciapiedi larghi 1,50 m. su entrambi i lati, al margine saranno collocati i parcheggi pertinenziali scoperti e gli accessi alle autorimesse private situate al piano interrato. La viabilità interna al macro-comparto sarà completamente privata e gestita in modo autonomo.

L'innesto con la viabilità pubblica esistente avverrà tramite un unico accesso carraio da viale D'Agostino che sarà parzialmente modificato rispetto alla sistemazione attuale, attraversando la pista ciclopedonale esistente, inoltre si prevedono alcuni interventi in corrispondenza del lato posto su viale D'Agostino con la realizzazione dei nuovi accessi carrai, sia al parcheggio pubblico, che all'area privata del macro-comparto, e la sistemazione della pista ciclopedonale con la realizzazione di nuove aiuole alberate e di un nuovo spartitraffico che la separerà il percorso ciclopedonale dai veicoli in transito su viale D'Agostino. Tali opere esterne all'ambito in oggetto saranno realizzate direttamente da Area Blu.

Sul lato sud dell'ambito, confinante con l'istituto scolastico, si prevede la realizzazione di una zona a Parcheggio Pubblico con minimo 120 posti auto da cedere al Comune di Imola, in accordo con quanto previsto dalla scheda d'ambito del POC

Sul confine affacciato su viale Saffi, nell'area ora occupata dal giardino dell'attuale struttura

socio-sanitaria con essenze arboree e manto erboso, è invece prevista una fascia di Verde Pubblico attraversata da un nuovo percorso ciclo-pedonale che consentirà il collegamento tra quello esistente a margine di viale D'Agostino con l'analogo percorso presente sul margine del parcheggio "Bocciofila".

Sono previsti piani interrati.

Al fine di facilitare l'allontanamento delle acque meteoriche dagli edifici e lo scarico a gravità delle fognature, oltre che di limitare le opere di sbancamento, si è previsto di mantenere gran parte dei piani terra dei fabbricati rialzati di 1,15 m rispetto alla quota del marciapiede perimetrale, corrispondente circa a 1,30 m rispetto al piano della strada di lottizzazione.

Per i lotti a destinazione residenziale il progetto prevede n. 35 autorimesse (al Piano Terra o al Piano Interrato) + 35 posti auto pertinenziali scoperti situati ai margini della strada interna al macro-comparto privato.

Per il lotto 6, destinato a funzioni di servizio complementari alla residenza, sono previsti n. 8 posti auto nell'autorimessa (al Piano Interrato) e 10 posti auto pertinenziali scoperti situati in prossimità dell'edificio.



VIABILITA' E TRAFFICO

Il comparto in oggetto si colloca nella prima fascia urbana esterna al centro storico, a sud ovest dello stesso centro.

La viabilità principale è costituita da due direttrici:

- Viale D'Agostino, classificato tra le strade urbane secondarie principali (VC_P), corre in

senso nord-sud e lambisce il centro storico congiungendo i viali a nord e la via Emilia (Viale Amendola) con l'asse di via Pirandello e la zona di Pedagna a sud;

- le vie Saffi-Villa Clelia, classificate tra le strade urbane locali (VC_B), corrono in senso est-ovest, e costituiscono ad est un tratto dell'anello di circuitazione del centro storico e ad ovest il collegamento con la zona dell'ospedale.

L'accesso veicolare all'area oggetto dell'intervento avviene attualmente da due passi carrabili posti sul lato est di viale D'Agostino, rispettivamente a circa 100 e 135 m a sud dell'intersezione con via Saffi. Questi due accessi servono un'area di parcheggio interna al comparto con una capacità di circa 70 posti auto a raso.

Gli ingressi carrabili al comparto da viale D'Agostino rimarranno quelli attuali e daranno ingresso ai posti auto disposti in superficie e alle autorimesse al piano interrato.

A questi verrà affiancato un nuovo parcheggio al quale si accederà tramite l'ingresso esistente del parcheggio delle scuole Ghini. Complessivamente il progetto prevede 3000 mq di parcheggi.

Per quanto riguarda i trasporti collettivi, la zona in cui è collocato l'intervento è servita dal trasporto pubblico su gomma sulla direttrice di viale D'agostino, su cui transitano alcune linee urbane: 3, 9, 162, 164 e 165, ed extraurbane urbane della rete del TPL: 101, 141, 144.

La fermate più vicine al sito di intervento sono quelle denominate Silvio Alvisi, sui due lati del viale ad una distanza pedonale di qualche decina di metri dall'attuale accesso alla struttura sanitaria.

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile il sito oggetto di intervento è servito su tre lati: est, sud e ovest dalla rete di ciclabili che costituiscono la rete urbana, consentendo una buona connessione sia con il centro storico che con la periferia a sud e sud-est.

Al fine di caratterizzare lo stato del traffico sulla rete stradale sono stati effettuati alcuni rilievi sugli assi principali. E' stato effettuato il conteggio classificato, con l'utilizzo di piastre magnetometriche, dei veicoli transitati su due sezioni stradali: T1 – Viale D'Agostino, circa 40 m a sud dell'intersezione con via Saffi e T2 - Via Saffi, circa 100 m a est dell'intersezione con viale D'Agostino. Il conteggio ha avuto la durata di 65 ore in continuo dalle ore 17 del 23 marzo alle ore 9 del 27 marzo 2014.

Questi conteggi sono stati integrati da conteggi effettuati per l'ora di punta tra le 8 e le 9 del mattino, con telecamera, sulle due intersezioni prospicienti il comparto: A – Intersezione tra Viale D'Agostino e via Saffi e B - Intersezione tra Viale D'Agostino, via dalla Nave e accessi alla struttura sanitaria, rilevando tutte le manovre di svolta.

I dati ottenuti dai rilievi sono stati elaborati e normalizzati per ottenere il riferimento ad un giorno medio infrasettimanale; inoltre utilizzando i rilievi delle manovre di svolta è stato possibile determinare i flussi di traffico nell'ora di punta del mattino per tutti i rami stradali afferenti alle due intersezioni e stimare, utilizzando le distribuzioni orarie ottenute dai conteggi orari giornalieri, il relativo traffico per le 24 ore.

I flussi maggiori di veicoli si hanno per via Saffi dove si raggiungono circa 14.120 v/g nelle due direzioni di marcia. Per il viale D'Agostino comunque il volume di traffico è sostanzialmente paragonabile a quello di via Saffi con valori che vanno da un massimo di circa 13.750 v/g nel tratto a nord dell'intersezione con via Saffi, a circa 12.600-12.850 sugli altri tratti. Via Villa Clelia mostra valori pari a circa la metà di quelli di via Saffi, mentre via Dalla Nave ha valori molto contenuti, inferiori a 500 v/g.

L'incidenza giornaliera dei mezzi pesanti risulta contenuta per tutti gli archi stradali, essendo compresa tra l'1,9% e l'1,2%, con l'eccezione di via Dalla Nave con il 2,9%, dovuto comunque ai ridotti valori assoluti.

Per l'ora di punta del mattino i flussi maggiori di veicoli si hanno ancora su via Saffi con circa 1.100 v/h nelle due direzioni di marcia, per il viale D'Agostino il volume di traffico varia dagli 800 ai 1.000

v/h; via Villa Clelia mostra valori di poco superiori ai 500 v/h, mentre infine via Dalla Nave ha valori molto contenuti, inferiori ai 50 v/h.

L'incidenza dei mezzi pesanti nell'ora di punta del mattino risulta di poco superiore a quella giornaliera con valori compresi tra il 2,1% e l'1,8%, ancora con l'eccezione di via Dalla Nave che mostra un'incidenza del 3,1% (pari a 1 veicolo in termini assoluti).

Nello studio per le valutazioni sulla rete è stata assunta come riferimento l'ora di punta del mattino tra le ore 8 e le 9 che, in valore assoluto, presenta sostanzialmente lo stesso numero di veicoli dell'ora di punta della sera tra le 17 e le 18.

Dai dati ottenuti dalla Committenza, nello scenario attuale il comparto ospita gli uffici della ASP e il Centro di medicina riabilitativa Silvio Alvisi. Complessivamente si hanno circa 57 addetti e circa 300 utenti giornalieri, per un numero di veicoli totale di circa 250 v/g in ingresso/uscita dal comparto. Gli orari di funzionamento del Centro Alvisi vanno dalle 7.00 fino alle 19.00 per l'accettazione e dalle 8.00 fino alle 17.30 per gli ambulatori e i fisioterapisti; per l'ASP gli orari di apertura degli uffici vanno dalle 8,30 - 18,00 ma l'accesso al pubblico avviene prevalentemente al mattino.

Il progetto prevede la realizzazione di 35 alloggi suddivisi in piccoli condomini da palazzine quadrifamiliari a un piccolo condominio con 9 alloggi.

In totale sono previsti 35 alloggi con una Superficie Utile pari a 3500 mq di Su come abitativo e 700 mq di SU per commerciale; quindi con una superficie media degli alloggi futuri di circa 100 mq ognuno.

Complessivamente il carico urbanistico giornaliero stimato per i nuovi usi previsti dal progetto, nell'ipotesi di destinare totalmente ad usi commerciali gli spazi a usi non residenziale, ipotesi che rende massima la generazione di flussi veicolari afferenti al comparto, ammonta a circa 575 unità/giorno.

Vista la tipologia di usi l'incidenza giornaliera del traffico pesante nei flussi prodotti dalle attività viene considerata nulla. Il calcolo effettuato porta dunque ad una stima del volume massimo giornaliero di veicoli generati e attratti dal complesso della attività, nell'ipotesi di usi residenziali e commerciali, di circa 240 v/g.

A seguito dell'intervento si prevede un incremento del carico urbanistico complessivo del comparto, che passa dalle circa 360 unità/giorno delle strutture sanitarie attuali alle circa 575 unità/giorno dello scenario con residenza e usi commerciali. In termini di veicoli tuttavia la differenza tra i nuovi usi e quelli attuali porta ad un sostanziale equilibrio nel numero di veicoli che giornalmente interessano il comparto, i quali passano di circa 250 v/g attuali a circa 240 v/g nello scenario futuro.

Anche se sostanzialmente simili nel totale dei veicoli generati/attratti nel giorno medio di riferimento, i diversi comportamenti negli spostamenti dei due scenari insediativi (attuale e futuro) portano ad una diversa distribuzione oraria nell'arco della giornata.

In particolare si ha una netta riduzione dei volumi di traffico prodotti sulla rete in tutta la fascia oraria della mattina tra le ore 8 e le 13, passando nell'ora di punta dai circa 90 v/h dello scenario attuale a circa 56 v/h dello scenario futuro. Al contrario nel pomeriggio lo scenario futuro incrementa il traffico sulla rete soprattutto nella fascia oraria tra le ore 16 e le 19, tuttavia rimanendo al disotto della soglia dei 50 v/h nei due sensi di marcia. Un incremento nello scenario futuro rispetto all'attuale si ha anche nelle fasce orarie del mattino tra le ore 6 e le 8 e alla sera tra le 20 e le 23, fasce orarie in cui attualmente non vi è produzione di traffico da parte delle strutture oggi presenti nel comparto.

E' stato effettuato un confronto dei carichi veicolari sugli archi della rete stradale tra lo scenario attuale e quello futuro.

Gli esiti del confronto danno su tutti gli archi considerati variazioni che si collocano tra il -10,5% e il +3,5% per l'ora di punta del mattino, e tra il -0,5% e l'1,2% per l'intera giornata, con valori assoluti

delle variazioni che risultano molto contenute rispetto ai flussi complessivi presenti sulla rete stradale.

Il documento di Valsat conclude che gli incrementi nei flussi veicolari, conseguenti alla realizzazione del progetto, possono essere considerati sostanzialmente compatibili con la situazione della circolazione nell'area oggetto di analisi, non comportando modifiche sostanziali e peggiorative rispetto alla situazione attuale.

RUMORE

Il documento di Valsat non considera questa matrice, rimandando alla Relazione acustica.

L'analisi dell'ambito territoriale di riferimento vede la presenza dell'area del centro storico a nordest, di aree urbanizzate consolidate intorno al comparto, e di aree di frangia urbanizzata verso sud. E' inoltre presente una scuola in prossimità del confine sud dell'area di intervento.

Gli edifici nell'intorno presentano un'altezza media pari a 2-3 piani fuori terra.

Dal punto di vista delle sorgenti acustiche l'ambito di analisi è essenzialmente caratterizzato dalla presenza di sorgenti di rumore di tipo stradale ed in maniera più ridotta dal parcheggio adiacente. Ulteriori contributi possono essere riconducibili alle pertinenze degli edifici incidenti sul territorio; il carattere temporaneo di quest'ultima tipologia sorgente rende però scarsamente significativa la specifica caratterizzazione acustica di dettaglio.

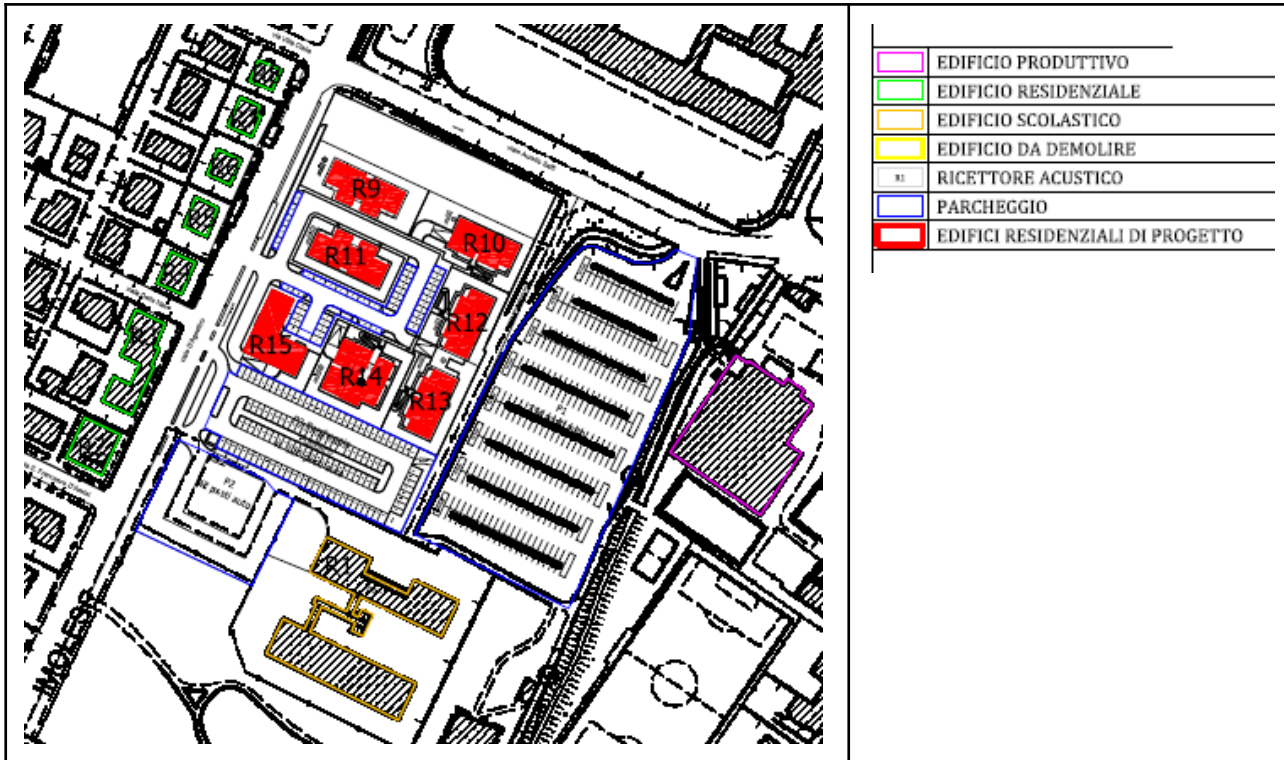
In ambito locale la rete viaria di riferimento in prossimità dell'ambito oggetto di studio è a carattere urbano-locale. A maggior distanza si rileva a sud la presenza dell'asse viario di Pirandello, caratterizzato da flussi di traffico più significativi.

Dai sopralluoghi e dai rilievi effettuati non sono emerse ulteriori sorgenti in grado di incidere in maniera significativa sul clima acustico dell'area.

In base alla Classificazione Acustica del Comune di Imola, l'area si trova in III classe acustica (60-50 dBA).

I ricettori esistenti individuati come potenzialmente più esposti sono:

- R1: ricettore scolastico a 2 piani;
- R2, R4, R5, R6: ricettori residenziali a 3 piani;
- R3: ricettore residenziale a 4 piani;
- R7, R8: ricettori residenziali a 2 piani



La caratterizzazione delle sorgenti stradali presenti nell'area è stata eseguita con rilevamenti fonometrici in sito con conteggio di traffico.

In data 03/12/2020 sono state eseguite due misure fonometriche associate al conteggio del traffico durante l'ora di punta serale (dalle 17.30 alle 18.30) in viale Saffi ed in viale D'Agostino. La Relazione acustica sottolinea che "Il monitoraggio dei flussi del traffico è stato eseguito durante il periodo invernale in cui il flusso degli autoveicoli usati è tendenzialmente massimo. Per questo motivo si può considerare la valutazione dell'impatto acustico da esso generato come cautelativa rispetto ad una media annuale".

La stima dei livelli sonori presso i ricettori è stata effettuata utilizzando il modello previsionale Soundplan.

La valutazione eseguita ha evidenziato:

- Nello stato di fatto il superamento dei limiti di zona di classe I presso il ricettore scolastico R1 e dei limiti di Classe III per tutti i ricettori esistenti sul lato ovest di Viale D'Agostino;
- Nello stato di progetto senza mitigazioni il superamento dei limiti di legge presso tutti i ricettori individuati, sia esistenti, che di futura realizzazione;
- Nello stato di progetto con l'inserimento dell'asfalto fonoassorbente con un grado di abbattimento di 6 dBA la compatibilità acustica ai limiti di zona della Classificazione Acustica del Comune di Imola presso tutti i ricettori residenziali di futura realizzazione, a seguito della verifica dei livelli sonori derivanti da P1, P2 e P3 e dal traffico stradale.
- Nello stato di progetto il permanere del superamento dei limiti di zona di classe I presso il ricettore scolastico R1 senza un significativo incremento dei livelli sonori derivanti dalla realizzazione del parcheggio pubblico P3;
- Nello stato di progetto con l'inserimento dell'asfalto fonoassorbente con un grado di abbattimento di 6 dBA un miglioramento sostanziale delle condizioni acustiche dei ricettori esistenti sul lato ovest di Viale D'Agostino.

La Relazione acustica conclude che l'intervento di progetto è in grado di rispettare quanto previsto

dalla normativa vigente.

ARIA

La zona è all'interno dell'agglomerato di Imola e nelle aree di superamento del PM10 per la zonizzazione della Regione Emilia Romagna. La principale fonte di inquinamento atmosferico presente nell'area oggetto di studio risultano essere le vie Saffi e D'Agostino, che non sono comunque classificate strade di scorrimento. Gli edifici residenziali si trovano ad oltre 35 m dalle strade, inoltre non vi sono punti di emissione autorizzati significativi nell'intorno.

Per quanto riguarda i livelli prestazionali degli edifici in termini di consumi energetici e conseguenti emissioni in atmosfera, il progetto avanza soluzioni in grado di contenere i consumi. Si evidenzia che come per lo stato attuale il progetto sarà collegato alla rete di Teleriscaldamento esistente.

In conclusione il documento di Valsat valuta che la proposta progettuale presentata:

- non sia peggiorativa dello stato di diritto a livello di emissioni in atmosfera,
- garantisca una buona accessibilità attraverso TPL
- sia servita da una rete di percorsi ciclabili e pedonali esterna al comparto
- minimizzi eventuali criticità locali garantendo adeguate distanze dalle principali sorgenti emissive pertanto non rappresenta un elemento di criticità dal punto di vista della qualità dell'aria nell'ambito di studio considerato ed è coerente con il PGQA.

La Relazione tecnica specifica che la superficie delle coperture piane degli edifici in progetto è sufficiente per consentire l'installazione delle quantità di pannelli sia fotovoltaici che del solare termico previste dalle vigenti normative, nel caso non si utilizzi il teleriscaldamento.

Precisa che la fattibilità tecnico/economica delle diverse opzioni disponibili sarà approfondita nella successiva fase di progettazione definitiva/esecutiva.

ACQUE SUPERFICIALI

Il sistema idrografico è rappresentato dal vicino Canale dei Molini, che scorre con direzione SSO-NNE circa 80 m ad est dell'area di studio. Il corso d'acqua principale è il Fiume Santerno, che scorre circa 1 km a SE, formando un'ampia ansa che porta la direzione del suo corso a deviare verso E dalla sua direzione di monte (SO-NE), lasciando sulla sinistra idrografica l'intero centro di Imola.

L'area rientra nella perimetrazione di applicazione dell'art. 4.8 del PTCP (Controllo degli apporti d'acqua).

Nella relazione idraulica aggiornata a ottobre 2020 vengono descritti gli interventi relativi alla realizzazione della rete di drenaggio delle acque di origine meteorica, del sistema di laminazione delle corrispondenti portate di piena, nonché della rete di acque nere a servizio dell'Ambito.

Considerando che il parcheggio pubblico e la porzione di verde pubblico saranno ceduti al Comune di Imola, mentre l'area urbanizzata costituirà una superficie di proprietà privata, si è ipotizzata la realizzazione di due sistemi di reti fognarie e di drenaggio urbano che funzioneranno in maniera distinta e che avranno entrambe come recapito finale il tratto tombato dello Scolo Gambellara che transita al di sotto del marciapiede adiacente a viale D'Agostino.

Per il parcheggio pubblico, l'estensione del bacino scolante (SN) è di circa 3.411 mq. Il bacino è costituito da una porzione di circa 2.928.60 mq interamente impermeabile e da una porzione di circa 482.40 mq di verde permeabile costituita dalle aiuole. Si prevede la realizzazione di una rete di drenaggio autonoma costituita da collettori scatolari in calcestruzzo delle dimensioni di 120x80

cm idonei alla costituzione dei volumi necessari alla laminazione delle portate di piena afferenti allo Scolo Gambellara. Il volume complessivamente invasabile dalla rete interna al parcheggio è di 175,68 mc, quindi verifica il volume minimo richiesto. L'immissione nello Scolo Gambellara avverrà grazie ad una tubazione in PVC SN8 De160 mm che costituirà la sezione di controllo della portata massima ammissibile allo scarico.

Per quanto attiene invece all'area urbanizzata privata, l'estensione del bacino scolante (SN) è di circa 9.445 mq. Il bacino è costituito da una porzione di 6.567,99 mq interamente impermeabile e da una porzione di 2.877,01 mq di verde permeabile costituita dalle aiuole e dalle aree verdi pertinenziali degli edifici. Verrà realizzata sia una rete di drenaggio, anch'essa costituita da collettori scatolari delle dimensioni di 200x150 cm aventi anche la funzione di invaso delle acque meteoriche di piena per garantire l'invarianza idraulica, sia una rete di fognatura nera con canalizzazioni in PVC De200 mm atte al collettamento degli scarichi di origine civile. Prima dell'immissione nello scolo Gambellara sulla rete di drenaggio urbano (bianca) sarà realizzata una sezione di controllo delle massime portate scaricabili costituita da una tubazione PVC SN8 De160 mm che costituirà la sezione di controllo della portata massima ammissibile allo scarico che afferirà all'interno di un pozzetto che accoglierà anche lo scarico della rete nera prima dell'immissione nello Scolo Gambellara.

L'intero volume di laminazione sarà realizzato mediante un consistente sovradimensionamento della rete di drenaggio che sarà costituito da collettori scatolari delle dimensioni interne di 200x150 cm che avranno uno sviluppo planimetrico complessivo di circa 160 m. Il volume complessivamente invasabile dalla rete interna all'area urbanizzata privata è di 481,80 mc, quindi verifica il volume minimo richiesto.

Per quanto attiene il dimensionamento dei volumi di invaso e degli scarichi nello Scolo Gambellara per gli apporti derivanti sia dal parcheggio pubblico, sia dall'area urbanizzata, il coefficiente udometrico di riferimento assunto è fissato in 15 l/sha.

A seguito di richiesta di integrazioni di ARPAE è stato specificato che:

- lo Scolo Gambellara sarà il recettore di tutte le reti fognarie in progetto (sia acque bianche meteoriche, che acque nere), evidenziando che le canalizzazioni fognarie in progetto non avranno alcuna interferenza con il Canale dei Molini.
- lo Scolo Gambellara è classificato da Hera (ente gestore delle reti fognarie del Comune di Imola) come canalizzazione a funzione di rete fognaria acque miste; costituisce l'unico collettore presente nelle vicinanze dell'area di progetto; già oggi gli scarichi (acque bianche e nere) degli edifici adiacenti a viale D'Agostino vi si immettono; a valle è collegato con il depuratore Santerno mediante una "presa di magra";
- l'immissione delle fognature in progetto in tale canalizzazione appare l'unica soluzione attuabile, come concordato sia con Hera, che con il Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale, ente competente per tale condotta.
- la previsione, immediatamente a monte dell'immissione nello Scolo Gambellara, di un unico pozzetto in cui convogliare sia le acque bianche, che nere, dell'area privata è stata concordata con Hera in qualità di ente gestore e proposto al fine di evitare che la realizzazione di n. 2 immissioni ravvicinate possa danneggiare la canalizzazione di acque miste esistente costituita da un manufatto eseguito in opera alcuni decenni addietro.

In merito alle prescrizioni dell'allegato O del PTCP, in base al quale le infrastrutturazioni fognarie costituiscono centro di pericolo per le acque, l'integrazione al documento di Valsat riporta che:

- Nella realizzazione delle canalizzazioni delle nuove fognature, saranno adottati tutti gli accorgimenti adeguati al fine di evitare interferenze con le ghiaie del sottostante terrazzo alluvionale utilizzando materiali che garantiscano la tenuta idraulica nel tempo e prestando particolare attenzione ai collegamenti fra i diversi elementi delle reti fognarie:

canalizzazioni, pozzetti, caditoie che dovranno essere tutti certificati e dotati della marcatura CE.

- Le caratteristiche dei materiali e dei rivestimenti interni delle tubazioni dovranno essere tali da proteggere nel tempo la condotta da aggressioni chimiche o da corrosioni causate dalla tipologia di fluido collettato, in particolare le condotte in cls, qualora dedicate al convogliamento delle acque nere o miste, dovranno essere rivestite internamente con materiali plastici di adeguato spessore e di caratteristiche certificate. In particolare:
 - le canalizzazioni saranno realizzate in PVC (con rigidità anulare SN 8) o prefabbricati in cls. ad alta resistenza, compresi gli scatolari adottati per la laminazione;
 - le giunzioni delle condutture in PVC saranno del tipo a bicchiere con guarnizione elastomerica di tenuta ad anello posizionata “a caldo” durante le fasi di costruzione del bicchiere, per renderla perfettamente bloccata e solidale con lo stesso e conformi alle relative norme UNI vigenti;
 - i pozzetti di ispezione dovranno essere in cls prefabbricati;
 - gli elementi dei pozzetti non dovranno essere appoggiati sulle tubazioni;
 - le giunzioni tra gli elementi prefabbricati dei pozzetti (base ed elementi di rialzo) dovranno essere dotate di guarnizioni elastomeriche di tenuta e stuccate in malta cementizia sulla parete interna per garantire la tenuta idraulica del pozzetto;
 - l'innesto delle tubazioni dovrà essere realizzato con adeguate guarnizioni e garantita la tenuta idraulica delle connessioni;
 - qualora la velocità o la caratteristica del refluo lo richiedano, come nel caso di acque nere, il fondo del pozzetto, la canaletta di scorrimento e le banchine laterali andranno rivestite con materiale che offra un'opportuna resistenza sia all'abrasione, che all'attacco da agenti chimici adottando materiale plastico, piastrelle in gres, materiali lapidei o altro equivalente;
 - tutte le pareti interne dei pozzetti, dove non presente il rivestimento specifico suindicato, dovranno essere protette con resine anticorrosive, epossidiche, con spessore minimo di 0,6 mm;
 - i dispositivi di coronamento dei pozzetti: botole e griglie delle caditoie, saranno in ghisa sferoidale e adeguatamente fissati al pozzetto tramite un telaio in metallo, qualora posizionati su strada,
 - dovranno essere di classe D400 per traffico pesante;
 - i pozzetti delle caditoie dovranno essere in cls prefabbricati, dotati di sifone e dovranno garantire la tenuta stagna.

A seguito delle prescrizioni di Area Blu è stata modificato il progetto del parcheggio pubblico, prevedendo gli spazi di sosta in conglomerato bituminoso (asfalto), in sostituzione dei grigliati erbosi inizialmente proposti che comportano criticità gestionali.

SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE SOTTERRANEE

Dal punto di vista topografico l'area si trova in corrispondenza di un'ampia area pianeggiante, di alta pianura, suborizzontale, con una debolissima pendenza verso NE, e con quote che, in corrispondenza dell'area, sono prossime a 50 m s.l.m.

L'area si trova in una zona caratterizzata dalla presenza, in superficie, di ghiaie nel settore centro-meridionale e da sabbie limose di piana alluvionale nel restante settore centro-settentrionale; entrambe le litologie appartenenti al Subsistema di Ravenna (AES8).

Dal punto di vista geomorfologico, l'area in studio si sviluppa in un contesto caratterizzato dalla presenza di forme superficiali legate alla paleo-dinamica fluviale del Fiume Santerno. In particolare, l'area è ubicata al passaggio tra i depositi di pianura, a nord, caratterizzati da sabbie,

limi e argille, ed i depositi alluvionali terrazzati, a sud.

L'area di progetto è compresa entro la perimetrazione dei "Terrazzi alluvionali" (PTCP Artt. 5.2, 5.3 e 6.9) e nella perimetrazione delle "Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura (PTCP Artt.5.2 e 5.3)", in parte come area di ricarica di tipo A e in parte come area di ricarica di tipo B. Risulta, inoltre, al di fuori alle zone di rispetto dei pozzi ad uso acquedottistico presenti alcune centinaia di metri ad est dell'area.

La presenza in area di ricarica della falda di tipo A implica, appunto, l'impossibilità di interrompere le falde acquifere sotterranee. Inoltre, il PTCP vieta l'utilizzo di fluidi scambiatori di calore potenzialmente inquinanti e/o tossici per le acque sotterranee, utilizzati al fine del riscaldamento/raffreddamento di ambienti; incoraggia, infine, soluzioni tecniche per garantire la funzione di ricarica dell'acquifero che, in questa zona, risulta obiettivo di fondamentale importanza in considerazione dell'elevato tasso di subsidenza presente.

Il terrazzo fluviale di pertinenza è del II ordine, ovvero precedente, in ordine temporale relativo, al terrazzo fluviale direttamente adiacente all'alveo attuale del Fiume Santerno.

Dalla stratigrafia si può dedurre come la presenza di due livelli di ghiaie e sabbie, intervallati da altrettanti livelli argilloso-sabbiosi, consenta una buona permeabilità sia verticale che orizzontale, con conseguente comunicazione tra i livelli più superficiali della falda acquifera. La falda acquifera assume caratteri di spiccata freaticità per i primi 22 m di profondità dal p.c. e semiartesianità/artesianità a profondità maggiori a causa dei primi consistenti strati di argille compatte.

Le due falde acquifere più profonde, verosimilmente di qualità più pregiata, sembrano quindi sufficientemente protette da spessori di materiali fini impermeabili, mentre così non è per le due falde più superficiali che risultano essere anche quelle maggiormente sfruttate e quindi anche più esposte all'azione di agenti inquinanti di natura chimica e organica.

Le prove penetrometriche statiche eseguite nell'area, ed i cui risultati sono illustrati nella "Relazione geologica e sismica", hanno evidenziato la presenza di un suolo piuttosto omogeneo su tutta l'estensione di indagine, costituito da uno spessore di argille inorganiche molto compatte, seguito, a partire dalla profondità media di circa 3 m, da uno strato di spessore non definito di ghiaie. Nella prova CPT1 il tetto della ghiaia si trova a -2,7 m da p.c., nella prova CPT2 a -2,5 e nella prova CPT3 a -2,2 m da p.c. Da altre indagini eseguite nelle aree adiacenti verso nord e verso ovest il tetto delle ghiaie è stato individuato a -4,3 m dal piano campagna, la zona in cui sono state ubicate le prove CPT1, CPT2 e CPT3 è individuabile come un alto stratigrafico del tetto delle ghiaie, che verso ovest e verso nord digrada passando ad una profondità di 4,3 m da p.c.

Il PTCP, nell'allegato O, indica che non è ammessa la realizzazione di fondazioni profonde a contatto con il tetto delle ghiaie. Nel documento di integrazioni alla Valsat vengono riportate perciò la profondità delle fondazioni e la profondità del tetto delle ghiaie per ciascuno degli edifici previsti:

N° identificativo fabbricato	Profondità fondazioni (m da p.c. attuale)	Profondità tetto ghiaie (m da p.c. attuale)	Δ quota fondazioni / tetto ghiaie (m)
1	1,0	2,3	1,3
2	1,0	2,7	1,7
3	2,0	2,5	0,5
4	2,0	2,3	0,3
5	1,8	2,2	0,4
6	3,2	4,3	1,1

Dal punto di vista geotecnico, le prove penetrometriche hanno evidenziato la presenza di livelli a

comportamento meccanico plastico caratterizzati da valori di coesione non drenata quasi sempre piuttosto alti: da 98 kPa a 196 kPa. Una differenza evidente si ha in corrispondenza dell'intervallo di profondità 0,2-0,8 m, nel settore meridionale, in cui il valore medio di coesione non drenata registra il valore minimo assoluto, pari a 59 kPa.

Dal punto di vista sismico, le prove eseguite non hanno evidenziato la presenza di alcun livello sabbioso significativo al di sopra del tetto delle ghiaie e non è stata individuata la presenza di alcuna falda acquifera. Inoltre, la Tavola 2 relativa agli approfondimenti di PSC in materia sismica identifica, per il sito in esame, un'area dove i "criteri per potenziale liquefazione non sono tutti verificati" e dove i sondaggi geognostici d'archivio utilizzati per le analisi di liquefazione hanno dato tutti esito negativo.

Per quanto riguarda i potenziali cedimenti post-sismici dei livelli coesivi, la Tavola 3 relativa agli approfondimenti di PSC in materia sismica identifica, per il sito in esame, "un'area con ininfluente presenza di depositi coesivi molto soffici" e, dalle analisi effettuate sui sondaggi geognostici d'archivio prossimi al sito, non si attendono cedimenti post-sismici per assenza di sedimenti con $Cu < 70$ KPa entro la profondità di 10 m dal p.c.

E' comunque opportuno, in fase esecutiva, verificare, nel settore meridionale dell'area, la distribuzione areale del livello soffice compreso tra 0,2-0,8 m, in cui il valore medio di coesione non drenata ha registrato il valore minimo assoluto, pari a 59 kPa.

L'intervento in esame, che andrà a sostituire la struttura ad oggi presente, sarà realizzato prevedendo una profondità del piano di fondazione che dovrebbe interessare i terreni più superficiali, a natura prevalentemente grossolana già a partire da 3 m dal p.d.c.

L'integrazione al documento di Valsat riporta che:

- Prove eseguite nei dintorni dell'area in oggetto negli anni '86-'89 avevano individuato la falda ad una profondità da piano campagna compresa tra 3,5 e 4,5 m.
- In occasione dell'esecuzione delle prove penetrometriche statiche effettuate nel 2014 in corrispondenza dell'area di studio, la falda non è stata intercettata lungo tutti i 3,6 m indagati dal piano campagna.
- Viste le piezometrie riscontrate circa 30/35 anni fa nei dintorni dell'area in oggetto, il tasso di abbassamento della falda riportato nella figura soprastante, ed il fatto di non aver riscontrato attualmente la falda fino ad una profondità di 3,6 m da p.c. si può dedurre che attualmente la falda possa trovarsi ad una profondità di almeno 6/8 m da p.c.
- Ciò è anche confermato dai rilievi piezometrici effettuati durante la costruzione dell'asse attrezzato di Imola dal 2001 al 2004, ubicato appena a sud ovest dell'area che confermano la soggiacenza della falda alla quota di 8/10 m dal piano campagna.

Il documento di Valsat riporta le disposizioni del PTCP che si applicano alle aree ricadenti nei "Terrazzi alluvionali" e per le "Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura": nel caso di ambiti per nuovi insediamenti residenziali deve essere garantito il mantenimento di una superficie permeabile pari almeno al 45% della superficie territoriale. Per gli ambiti ricadenti all'interno del territorio urbanizzato, gli ambiti da riqualificare e gli ambiti interessati da interventi di sostituzione di rilevanti parti dell'agglomerato urbano, come individuati negli strumenti urbanistici alla data di approvazione della Variante al PTCP in recepimento del PTA, non vale l'obbligo al raggiungimento delle percentuali suddette. Nel caso di interventi in tali ambiti i Comuni dovranno comunque perseguire l'obiettivo di miglioramento quantitativo della funzione di ricarica dell'acquifero, prescrivendo significative percentuali minime di superficie permeabile da garantire, tendenti a raggiungere le percentuali richieste agli ambiti per i nuovi insediamenti.

Il documento di Valsat evidenzia che l'intervento in oggetto si trova all'interno del territorio urbanizzato e si configura come un intervento di riqualificazione di un tessuto edificato esistente, quindi non è tenuto al rispetto delle percentuali sopra citate. Precisa che il PUA comunque prevede il mantenimento di consistenti porzioni permeabili nel lotto: in particolare prevede il 35% della St di superficie a verde permeabile.

Il documento di Valsat richiama anche l'art. 10.6 del PTCP, che fornisce disposizioni specifiche per il territorio della pianura (compresa l'Unità di paesaggio della Pianura imolese, in cui l'area in esame rientra) e che, al punto 6, dà indirizzi alla pianificazione comunale per la città di Imola, sottolineando i seguenti punti:

d) sul contenimento delle espansioni urbane in riferimento alla necessità di contenere le ulteriori impermeabilizzazioni nelle "Zone di protezione delle acque superficiali e sotterranee" (artt. 5.2 e 5.3) del conoide del Santerno, e all'esclusione dell'ulteriore urbanizzazione nella fascia collinare e nei Terrazzi alluvionali (artt. 5.2 e 5.3);

e) sulla Riqualificazione urbana, indirizzata ad obiettivi:

- di qualità ecologica: recupero di quote significative di superfici permeabili a verde;
- di qualità urbana: valorizzazione del sistema di spazi collettivi, creazione di nuovi spazi per l'animazione urbana, i servizi, le attività commerciali, culturali, ricreative;
- di qualità sociale: offerta di alloggi in affitto e di edilizia residenziale a carattere sociale.

Il documento di Valsat valuta che "Il progetto proposto appare coerente con gli indirizzi citati, sia per gli elevati indici di permeabilità garantiti dal progetto, che interessa comunque aree già urbanizzate, che per la previsione un edificio destinato a funzioni di servizio complementari alla residenza".

L'integrazione al documento di Valsat precisa che "il progetto assicura una permeabilità dei suoli maggiore del minimo richiesto dalla relativa scheda d'ambito del POC, contenendo, in considerazione della nuova urbanizzazione che sostituisce una struttura socio-sanitaria di tipo estensivo, la riduzione quantitativa della funzione di ricarica dell'acquifero".

La SP attuale dell'ambito è di 8.878 mq, costituiti dal giardino del padiglione Silvio Alvisi, prato alberato a permeabilità profonda.

Il progetto prevede di mantenere una SP di 5.828,43 mq, quindi con una perdita di superficie permeabile pari a 3.049,57 mq.. La SP è costituita per 2.010 mq dall'area a verde pubblico posta a nord del comparto, mentre la parte restante è reperita all'interno dei lotti privati e del parcheggio.

ELETTROMAGNETISMO

Per quanto riguarda le sorgenti a bassa frequenza, non sono state riscontrate sorgenti a distanza tale dal comparto da richiedere verifiche di dettaglio.

L'integrazione al documento di Valsat riporta che il progetto prevede la realizzazione di una cabina secondaria di trasformazione e distribuzione MT/BT nell'angolo sud ovest del futuro parcheggio pubblico. In relazione a quanto indicato nella tabella a pagina 29 dell'allegato al DM 29/05/2008 si prevede attorno alla cabina stessa una DPA di 2,5 m in cui non ci sarà la permanenza di persone per più di 4 ore al giorno, ottemperando all'art 4 "Obiettivi di qualità" del DPCM 08/07/2003, in quanto l'area adiacente è adibita a parcheggio

Per le alte frequenze sono state individuate due tipologie di sorgenti (soggette all'applicazione della L.R. 30/2000 e della relativa Direttiva 197/2001 di applicazione della stessa) identificabili in:

- Impianti per l'emittenza radio televisiva;
- Impianti per la telefonia mobile (Stazioni SRB).

Le informazioni relative alla collocazione delle Sorgenti CEM ad alta frequenza sono state desunte sulla base di cartografia reperibile sui SIT dell'ARPA Emilia-Romagna (stazioni SRB), dal PLERT predisposto dalla Provincia di Bologna (antenne Radiotelevisive), dal PSC del Comune di Imola

nonché tramite sopralluoghi in campo.

L'SRB più vicina all'area oggetto di verifica si riferisce a un sostegno posto in via Saffi c/o centro sportivo nel quale si collocano celle del gestore Wind e Vodafone. Tale sostegno si colloca circa 140 metri a est dell'area di intervento.

L'Analisi di Impatto elettromagnetico presentata in data 08/10/2019 da WIND tre S.p.A. relativa all'impianto Wind (BO205) risulta essere la valutazione più recente e tiene in considerazione la presenza di altre SRB presenti ad una distanza inferiore a 200 metri ovvero dell'impianto Vodafone situato nel medesimo palo. Da questa analisi si desume che l'area oggetto di verifica risulta ampiamente al di fuori della zona dove, alla quota di 20,0 metri di altezza, si raggiungono valori di campo elettrico superiori a 6 V/m, pertanto risulta evidente che la specifica antenna non interferisce, in termini di campo elettrico, con l'area di intervento oggetto di verifica.

ARCHEOLOGIA E PAESAGGIO

L'Ambito di intervento è posto in prossimità di edifici di pregio storico architettonico oggetto di tutela, quali la Rocca Sforzesca (a nordest) e degli edifici dell'Ospedale vecchio (Ospedale di Santa Maria della Scaletta) a nord, e dell'edificio adibito a scuola posto a sud dell'ambito stesso, identificati come "Beni architettonici con area di pertinenza", vincolati ai sensi della Parte II Titolo I del D. Lgs. 42/2004 (art. 2.2.3 "Edifici, manufatti e aree di pertinenza vincolati" delle NTA del PSC). Viale d'Agostino (ad ovest) e via Saffi (a nord) sono individuate come "Viabilità storica principale", mentre il Canale dei Mulini posto ad est dell'area di parcheggio esistente, è segnalato come "Principali canali storici" (PSC, art. 2.2.2 NTA Zone ed elementi d'interesse storico testimoniale, zone interessate da bonifiche storiche e partecipanze, viabilità e canali storici").

Dalla "Carta delle potenzialità archeologiche" si evince che l'area in oggetto ricade in zona di tutela della centuriazione (articolo n 2.2.4 delle NTA del PSC) ed in zona "D" ed "E".

Gli elementi caratterizzanti il paesaggio individuati nell'ambito di analisi sono prevalentemente di tipo storico culturale: l'area è infatti sita in un contesto urbano consolidato, caratterizzato dall'importante patrimonio di complessi architettonici urbani e suburbani presenti e dalle singole emergenze architettoniche di valore (luoghi di culto, complessi conventuali, ville storiche e palazzi, spesso circondati da parchi e da giardini storici). Questi complessi mantengono una posizione di grande rilievo nell'espansione dell'area urbana e di memoria dei caratteri storici del territorio.

L'analisi dei caratteri percettivi del paesaggio si basa sulla "visibilità" dell'intervento, e considera l'ubicazione piano altimetrica dei punti di vista o canali visuali privilegiati, la distanza dall'intervento oggetto di studio, la fruizione e le modalità di fruizione (pedonale, automobilistica, ...) che ha il luogo da cui si ha la percezione, mettendo in particolare in evidenza i luoghi che dispongono di una discreta presenza di fruitori e il tipo di frequentazione.

L'analisi svolta evidenzia inoltre alcuni altri ambiti che, per la loro frequentazione, risultano di interesse per la valutazione della visibilità dell'intervento, quali l'area della Rocca, importante polo attrattivo, rispetto al quale l'area di progetto appare schermata solo dalla vegetazione, e l'area del Vecchio Ospedale (ex Lolli) posta a nord di via Saffi, abbastanza frequentata in quanto tuttora in uso per numerosi servizi sanitari.

Si segnalano dunque:

- il fronte edificato lungo viale d'Agostino, caratterizzato da frequentazione mediamente significativa in quanto abbastanza densamente abitato;
- il Vecchio Ospedale posto a nord (in particolare l'accesso), con un livello medio di frequentazione;
- le aree del parcheggio e del complesso sportivo ad est, e del parco a sud, con un livello medio di frequentazione;
- i "canali visuali" principali, che sono rappresentati:

- da via Saffi, che delimita da nord il sito di intervento, caratterizzata dal rapporto visivo diretto e ravvicinato con l'intervento progettato, con un livello abbastanza consistente di frequentazione;
- da viale d'Agostino, anch'esso in affiancamento al sito di intervento, mostra un livello discreto di frequentazione

L'opera in progetto si caratterizza per i seguenti aspetti:

- il progetto propone la sostituzione di un complesso esistente che sarà in demolito per fare spazio alle nuove edificazioni; tale edificio, dai caratteri architettonici prettamente modernisti, innovativi all'epoca della sua realizzazione, e dall'impianto articolato, ha a lungo caratterizzato l'ambito urbano in cui ricade, nonostante la modesta altezza ne limitasse la visibilità; il progetto proposto si propone come un nuovo elemento di riferimento, in grado di dialogare con gli elementi notevoli del contesto circostante;
- dal punto di vista della struttura del paesaggio, il progetto risulta in linea rispetto ad un contesto in cui l'edificato esistente mostra altezze piuttosto contenute (3 – 4 piani) e una trama edilizia piuttosto minuta; si evidenzia che in prossimità del comparto la trama edilizia esistente appare caratterizzata allo stato attuale dai diversi elementi "notevoli" già citati, che si distinguono per le dimensioni e complessità dell'impianto, con i quali il progetto si propone di dialogare;
- dal punto di vista percettivo, il progetto proposto, non è in grado di modificare i rapporti percettivi nell'area in quanto gli edifici in progetto avranno circa la stessa altezza di quelli circostanti,

Le considerazioni effettuate consentono di affermare che la trasformazione dell'area, peraltro compatibile con le prescrizioni normative e i vincoli della pianificazione vigente per la specifica componente, appare sensibile dal punto di vista paesaggistico, ma compatibile con le sensibilità locali emerse nell'analisi.

A seguito di richiesta di integrazioni è stato specificato che la Tavola 2 Foglio 3 del PSC classifica l'area in oggetto fra quelle con potenzialità archeologica di livello 2 disciplinata dall'art. 2.2.6. comma 3.2, pertanto, in accordo con quanto espresso nel parere della Soprintendenza Archeologica si prevede che, successivamente all'approvazione del PUA, in occasione della richiesta dei Permessi di Costruire relativi alle opere di urbanizzazione e agli edifici del macro-lotto privato, dovranno essere eseguiti i sondaggi relativi alla procedura di verifica archeologica preventiva con modalità da concordare in dettaglio con la Soprintendenza Archeologica ed in conformità alle eventuali prescrizioni da questa richieste.

La Soprintendenza ha espresso parere negativo sulla prima configurazione progettuale presentata, con la seguente motivazione: "La proposta pervenuta prevede la realizzazione di un numero notevole di edifici in un'area posta a ridosso del centro storico della città ed in prossimità della Rocca Sforzesca. Gli edifici residenziali in programma, alcuni dei quali di tre livelli, sarebbero realizzati previa la demolizione di un edificio esistente che, seppur dotato di ampie dimensioni e privo di caratteristiche di pregio, presenta una limitata altezza e quindi non costituisce un notevole impatto nella percezione del vicino contesto monumentale. L'ipotesi di realizzare una ristretta fascia di verde pubblico sul lato di Via Aurelio Saffi e quindi nella zona attigua all'Ospedale Lolli e alla Rocca Sforzesca, non risolve il rapporto con le preesistenze. Inoltre, il linguaggio architettonico degli edifici in progetto non si coniuga con la tradizione costruttiva storica e storicizzata. Si ipotizzano, infatti, tipologie di coperture e facciate che non sono in linea con la tradizione per caratteristiche e materiali".

Ha quindi invitato a presentare un nuovo progetto, chiedendo:

- un minore sviluppo delle edificazioni,

- una distribuzione che non sia estranea ai contesti tradizionali
- un linguaggio composto da elementi che si leghino maggiormente al lessico storico.
- che la zona posta a ridosso di Via Aurelio Saffi rappresenti un vero e proprio filtro di verde urbano sia per caratteristiche che per dimensioni.

A seguito di questo parere è stato ripresentato il progetto, proponendo, in risposta ai rilievi della Soprintendenza, le seguenti modifiche:

- arretramento di alcuni metri verso l'interno dell'ambito dei nuovi edifici situati in corrispondenza del bordo nord-est dell'area privata centrale. L'arretramento proposto va dai 2 ai 5 metri;
- inserimento nelle Norme Tecniche di Attuazione del PUA della prescrizione di realizzare, all'interno delle aree private situate lungo il confine est del comparto, una quinta arborea, con la messa a dimora di nuovi alberi a filare che contribuiranno a ridurre la visibilità dei nuovi edifici in rapporto alle architetture storiche tutelate situate nelle vicinanze.
- previsione di nuovi alberi, in aggiunta a quelli esistenti da conservare, sul lato adiacente a viale Saffi dell'area a Verde Pubblico, che contribuiranno a mitigare la visibilità dei retrostanti edifici in progetto

VERDE

A seguito di richiesta di integrazioni è stato specificato che in occasione delle successive fasi attuative con i conseguenti approfondimenti, verrà redatto un progetto definitivo ed esecutivo del sistema del verde articolato nelle diverse aree destinate a verde pubblico, privato, aiuole, alberature esistenti da conservare e di nuovo impianto, in tale progetto dovranno essere considerati anche i caratteri gestionali e manutentivi in particolare per le aree oggetto di cessione al Comune (verde e parcheggi pubblici).

In relazione alle alberature, sono stati fornite indicazioni delle alberature esistenti da abbattere o da conservare e di nuovo impianto.

Gli abbattimenti riguarderanno l'area centrale dell'ambito, che costituirà il macro-lotto privato, e la fascia sud, dove sarà realizzato il nuovo parcheggio pubblico ed interesseranno sostanzialmente alberature tipo platani, cedri del Libano ed atlantica, abeti e pini.

A fronte di 74 alberi esistenti, il progetto prevede di abbattele la metà (37).

Le previsioni di nuovi impianti riguardano in prevalenza le aree private (79). Sono inoltre previsti 5 impianti in aree pubbliche esterne all'ambito e 21 impianti in aree pubbliche interne all'ambito.

Nell'area a Verde Pubblico si prevede la piantumazione di alcuni nuovi alberi, contenuti interventi di manutenzione del manto erboso esistente, la rimozione della barriera metallica presente alla sommità dell'attuale recinzione in c.a. adiacente a viale Saffi e la realizzazione di una nuova pista ciclopedonale larga 3,00 m in calcestruzzo a finitura antisdrucchiolo. Inoltre saranno messi in opera nuovi pali di illuminazione pubblica alti 6,00 m con corpi illuminanti a led ed elementi di arredo urbano (panchine e cestini porta-rifiuti).

PIANO DI MONITORAGGIO

Non è stato presentato un piano di monitoraggio.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale di cui si riporta una sintesi:

AZIENDA USL di Imola (parere del 3/09/2020, PG n. 4984/2021 della CM BO) esprime parere

favorevole con le seguenti condizioni:

- nell'attraversamento della viabilità autoveicolare dell'itinerario ciclabile si dovrà prestare particolare attenzione alla visibilità delle auto in uscita ed in entrata dal parcheggio e si dovrà installare un'adeguata segnaletica di avviso ai ciclisti anche con colorazioni della pavimentazione
- nella realizzazione dell'edificio D le attività previste dovranno essere realizzate nel rispetto del Capo 1.9 del Tomo II del RUE

ARPAE Distretto Imolese (pareri del 7/09/2020, PG n. 45537/2020 della CM BO, del 20/11/2020, PG n. 63408/2020 della CM BO e del 21/01/2021, PG n. 4984/2021 della CM BO).

Nel parere del 7/09/2020, per quanto riguarda le acque reflue, ritiene superate le precedenti richieste di chiarimenti del 24/04/2020, in quanto il Gestore della pubblica fognatura ha confermato che nel tratto in questione lo Scolo Gambellara raccoglie gli scarichi di acque bianche e nere delle aree residenziali, che mediante presa di magra posta in prossimità dell'incrocio di Via Vittorio Veneto con Via del Lavoro, vengono inviate al depuratore Santerno; in caso di pioggia la presa di magra svolge funzione di scolmatore riversando nel tratto a valle del Gambellara solo le acque in eccesso che non vengono inviate al depuratore. Per quanto riguarda i Campi elettromagnetici e il Rumore chiede integrazioni. In particolare per la componente Rumore, ritiene che il Tecnico Competente in Acustica ai sensi della Legge 447/95, incaricato di redigere la valutazione previsionale di clima acustico, abbia presentato documentazione non veritiera dichiarando di aver eseguito rilievi fonometrici che in realtà non sono stati effettuati e modificando in modo artificioso, in fase di post elaborazione, i risultati di precedenti rilievi, al fine di evidenziare la compatibilità acustica del progetto presentato nell'ambito del PUA in questione.

Nel parere del 20/11/2020, per quanto riguarda i Campi elettromagnetici, valuta che la nuova documentazione integrativa presentata dal proponente risulta in linea con quanto richiesto e ritiene di poter accettare quanto proposto stante la verificata assenza di criticità sull'area di futura edificazione. Per quanto riguarda il Rumore ritiene di non potere esprimere un parere di compatibilità acustica alle norme di riferimento, per il piano urbanistico proposto, sia per carenza di elementi conoscitivi non contenuti nella relazione sia, soprattutto, per errata applicazione di norme (d.P.R. 142/2004) e non rispetto della classe III presso le facciate dei ricettori nn. 9, 11 e 15.

Per quanto riguarda la matrice Rumore, nel parere del 21/01/2021, riassume le integrazioni fornite in risposta alle criticità evidenziate da ArpaE stessa nelle precedenti note del 24/04/2020, 07/09/2020 e 20/11/2020. Tali rilievi riguardavano la metodologia utilizzata nella valutazione del clima acustico e nella simulazione dello scenario di progetto e il fatto che venisse richiamata l'applicazione dell'art.6 comma 2 del d.P.R. 142/04 in deroga ai limiti della classificazione acustica. Nella Relazione acustica integrata viene riproposta la valutazione acustica e la simulazione dello scenario di progetto, integrandoli così come richiesto da ArpaE. Vengono inoltre proposte mitigazioni per ricondurre la pressione sonora entro i limiti di III classe acustica. Tali mitigazioni consistono fondamentalmente nell'utilizzo dell'asfalto drenante fonoassorbente nel rifacimento del manto stradale delle vie Saffi e D'Agostino: l'uso del tipo di conglomerato indicato in relazione, presso luoghi e situazioni non dissimili dall'area in parola, avrebbero portato ad un guadagno di circa 6 dB(A) rispetto al conglomerato tradizionale ipotizzato nella precedente simulazione di ottobre 2020. Con l'utilizzo del conglomerato fonoassorbente si riuscirebbe pertanto a rispettare i limiti della terza classe acustica presso tutti i futuri ricettori e nel contempo ridurre le attuali immissioni sonore presso gli edifici esistenti prospicienti via D'Agostino. Alla luce delle integrazioni fornite, ARPAE ritiene che per quanto concerne la componente inquinamento acustico nulla osti l'approvazione del progetto, fatta salva la riqualificazione stradale di via D'Agostino e l'utilizzo del conglomerato drenante fonoassorbente indicato nella documentazione d'impatto acustico del dicembre 2020. Richiama inoltre l'attenzione dell'Amministrazione alla necessità di effettuare una puntuale e costante manutenzione del manto stradale al fine di garantirne il mantenimento nel

tempo delle prestazioni di fonoassorbimento.

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio (pareri del 23/07/2020, PG n. 37330/2020 della CM BO, del 1/12/2020, PG 65893/2020, e del 27/01/2021, PG n.4984/2021 della CM BO).

Nel parere del 23/07/2020 la Soprintendenza esprime parere non favorevole, con le seguenti motivazioni:

La proposta pervenuta prevede la realizzazione di un numero notevole di edifici in un'area posta a ridosso del centro storico della città ed in prossimità della Rocca Sforzesca.

Gli edifici residenziali in programma, alcuni dei quali di tre livelli, sarebbero realizzati previa la demolizione di un edificio esistente che, seppur dotato di ampie dimensioni e privo di caratteristiche di pregio, presenta una limitata altezza e quindi non costituisce un notevole impatto nella percezione del vicino contesto monumentale.

L'ipotesi di realizzare una ristretta fascia di verde pubblico sul lato di Via Aurelio Saffi e quindi nella zona attigua all'Ospedale Lolli e alla Rocca Sforzesca, non risolve il rapporto con le preesistenze.

Inoltre, il linguaggio architettonico degli edifici in progetto non si coniuga con la tradizione costruttiva storica e storicizzata. Si ipotizzano, infatti, tipologie di coperture e facciate che non sono in linea con la tradizione per caratteristiche e materiali.

Auspica, quindi, un minore sviluppo delle edificazioni, una distribuzione che non sia estranea ai contesti tradizionali e un linguaggio composto da elementi che si leghino maggiormente al lessico storico.

Ritiene altresì necessario che la zona posta a ridosso di Via Aurelio Saffi rappresenti un vero e proprio filtro di verde urbano sia per caratteristiche che per dimensioni.

Invita pertanto a presentare un nuovo progetto che, tenendo conto di quanto sin qui rappresentato superi le motivazioni sopra espresse.

Nel parere del 27/01/2021, considerato che la variante progettuale prevede di "arretrare di alcuni metri verso l'interno dell'ambito i nuovi edifici situati in corrispondenza del bordo nord-est dell'area privata centrale e di prescrivere nelle Norme Tecniche di Attuazione del PUA la realizzazione, all'interno delle aree private situate lungo il confine est del comparto, di una quinta arborea, con la messa a dimora di nuovi alberi a filare che contribuiranno a ridurre la visibilità dei nuovi edifici in rapporto alle architetture storiche tutelate situate nelle vicinanze....." E che "... sono stati previsti nuovi alberi, in aggiunta a quelli esistenti da conservare, sul lato adiacente a viale Saffi dell'area a Verde Pubblico, che contribuiranno a mitigare la visibilità dei retrostanti edifici in progetto, situati comunque alla distanza di circa 90 m dal complesso dell'Ospedale Lolli." e che pertanto la proposta è da ritenersi migliorativa, esprime parere favorevole al progetto pervenuto.

Rileva che, per un migliore inserimento nel contesto urbano, pare opportuno porre attenzione all'utilizzo dei materiali e delle cromie soprattutto delle parti sommitali degli edifici. A tal fine è opportuno prevedere cromie chiare che si omogeneizzino con il contesto esistente e non si differenzino da esso in maniera netta e non collocare sulle coperture degli edifici antenne o componenti impiantistiche dall'altezza rilevante e percepibile oltre le quinte arboree previste al contorno.

Nel parere del 1/12/2020 comunica che il PUA in oggetto è da sottoporre alla procedura di verifica archeologica preventiva prevista dall'art. 2.2.6, comma 3.2 del PSC del Comune di Imola. I progetti preliminari delle opere in previsione, quindi, dovranno essere sottoposti alla Soprintendenza al fine di individuare le migliori modalità di indagine archeologica preventiva.

Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale (parere del 25/11/2020, in atti al PG n. 4984/2021 della CM BO), a seguito delle integrazioni ricevute, esprime parere favorevole con la sola prescrizione di non installare la paratoia di parzializzazione in corrispondenza dello scarico delle acque meteoriche dell'area urbanizzata privata, ma unicamente la valvola di non ritorno.

AREA BLU S.P.A. (parere del 22/05/2020, in atti al PG n. 4984/2021 della CM BO) esprime parere favorevole con indicazioni e prescrizioni esecutive, tra le quali:

- il grigliato erboso porta con sé un grosso problema di gestione, meglio betonelle chiuse

- negli innesti tra pista nuova e percorsi esistenti è opportuno creare delle curve di raccordo per facilitare l'utilizzo
- poiché l'entrata/uscita "privata" porterà parecchi problemi alla circolazione sia ciclabile che automobilistica, è opportuno che la entrata e uscita a sinistra avvengano assieme ai veicoli che accedono alla scuola ed al parcheggio, consentendo dall'accesso "privato" solo uscita con direzione a destra
- è opportuno realizzare sul fronte sud del parcheggio una aiuola alberata di almeno m. 2,5 per ombreggiare i posti auto e il collegamento ciclabile alla scuola utilizzando eventualmente l'area di proprietà comunale di accesso.

HERA SPA – Reti (parere del 27/05/2020, in atti al PG n. 4984/2021 della CM BO) esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso e approva in linea di massima il nuovo tracciato della rete di teleriscaldamento.

Si esprime il seguente

CONTRIBUTO IN MERITO ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Si ricorda che già in occasione dell'inserimento dell'ambito AR.14 nella variante al POC 2017 era stato rilevato che questo ambito di riqualificazione appariva non tanto come uno spazio degradato da riqualificare, quanto piuttosto come un'area che, per la sua collocazione, si presta ad un aumento del valore immobiliare.

Era stato inoltre evidenziato che, dal punto di vista ambientale, la riqualificazione urbana, per essere tale, deve necessariamente passare dal miglioramento delle condizioni di permeabilità, attraverso un reale e significativo de-sealing del terreno, valorizzando così i punti di forza ecosistemici del territorio imolese che sono correlati al sistema di ricarica delle acque sotterranee e superficiali. La riqualificazione dovrebbe quindi operare per restituire alla città la risorsa acqua, liberando superfici e manufatti invasivi, anche allo scopo, tutt'altro che secondario, di aumentare la resilienza ai cambiamenti climatici. Dal punto di vista paesaggistico, le altezze e le caratteristiche degli edifici dovrebbero rispettare, oltre ai requisiti di compatibilità acustica, anche la necessità di corretto inserimento nel contesto circostante, soprattutto in prossimità di un edificato a bassa densità e altezza limitata o nelle aree a confine con il territorio rurale e collinare. In accordo con la nuova legge urbanistica, si dovrebbe perseguire la limitazione, o meglio la cessazione, del consumo di ulteriore suolo: dunque nelle aree da riqualificare l'eventuale densificazione deve innanzitutto corrispondere al contemporaneo recupero di superfici permeabili e al ripristino di suolo.

Rispetto al progetto delineato nella proposta di variante al POC, si nota che per l'ambito AR.14 in oggetto il PUA presenta una riduzione delle altezze (da 5 a 3 piani) e una riduzione della SU residenziale. Il progetto presentato tuttavia non riesce ancora a rispondere in maniera soddisfacente alle numerose criticità che interessano l'area.

Le principali limitazioni in termini di sostenibilità sono, come evidenziato dalla documentazione presentata:

- 1) l'appartenenza ad aree di ricarica della falda, di tipo A per la metà meridionale dell'ambito e di tipo B per la metà settentrionale, nonché interamente al terrazzo alluvionale del fiume Santerno;
- 2) la prossimità a strade trafficate, con elevati livelli di rumorosità;
- 3) la vicinanza al centro storico e a importanti elementi storico architettonici, prima fra tutti la Rocca sforzesca;
- 4) la previsione di abbattere la metà degli esemplari arborei attualmente presenti nell'area.

In riferimento a questi aspetti, si sottolinea che:

1) L'area di progetto è compresa entro la perimetrazione dei "Terrazzi alluvionali" (PTCP Artt. 5.2, 5.3 e 6.9) e nella perimetrazione delle "Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura (PTCP Artt.5.2 e 5.3)", in parte come area di ricarica di tipo A (diretta) e in parte come area di ricarica di tipo B (indiretta). In queste aree, nel caso di ambiti ricadenti all'interno del territorio urbanizzato, ambiti da riqualificare e ambiti interessati da interventi di sostituzione di rilevanti parti dell'agglomerato urbano, i Comuni devono perseguire l'obiettivo di miglioramento quantitativo della funzione di ricarica dell'acquifero, prescrivendo significative percentuali minime di superficie permeabile da garantire, tendenti a raggiungere le percentuali richieste agli ambiti per i nuovi insediamenti (45%).

Inoltre l'art. 10.6 del PTCP, per l'Unità di paesaggio della Pianura imolese (di cui l'area in esame fa parte) dà indirizzi per:

d) il contenimento delle espansioni urbane in riferimento alla necessità di contenere le ulteriori impermeabilizzazioni nelle "Zone di protezione delle acque superficiali e sotterranee" del conoide del Santerno, e all'esclusione dell'ulteriore urbanizzazione nella fascia collinare e nei Terrazzi alluvionali;

e) la Riqualificazione urbana, indirizzata ad obiettivi di qualità ecologica con il recupero di quote significative di superfici permeabili a verde.

Il documento di Valsat valuta che "Il progetto proposto appare coerente con gli indirizzi citati, sia per gli elevati indici di permeabilità garantiti dal progetto, che interessa comunque aree già urbanizzate, che per la previsione di un edificio destinato a funzioni di servizio complementari alla residenza". Tuttavia si rileva che a fronte di una SP attuale dell'ambito di 8.878 mq, costituiti dal giardino del padiglione Silvio Alvisi, prato alberato a permeabilità profonda, il progetto prevede di mantenere una SP di 5.828,43 mq, quindi con una perdita di superficie permeabile pari a 3.049,57 mq. Peraltro di tale SP residua solo 2.010 mq sono costituiti da aree ampie a permeabilità profonda (verde pubblico); mentre la restante SP è reperita all'interno dei lotti privati e del parcheggio, conteggiando, oltre ai giardini condominiali, tutte le piccole aiuole di risulta collocate tra i parcheggi e la viabilità, di dimensioni spesso inferiori ai 10 mq.

Si sottolinea inoltre che la maggior parte della superficie avente funzione di ricarica diretta delle acque sotterranee (zone di protezione di tipo A) è destinata dal progetto ad ospitare un parcheggio di minimo 3.000 mq con almeno 120 posti auto e che questo verrà interamente realizzato in conglomerato bituminoso (asfalto), impermeabilizzando quindi totalmente il suolo.

Non si ritiene quindi dimostrata la coerenza con il requisito minimo di sostenibilità previsto dal PTCP in termini di permeabilità.

2) Il rispetto dei limiti di III classe acustica viene conseguito solo con l'ipotesi di posare asfalto fonoassorbente sulle vie Saffi e S. Agostino, che dovrebbe portare ad un guadagno di circa 6 dB(A) rispetto al conglomerato tradizionale. Si evidenzia che si tratta di una mitigazione che non dà garanzia di continuità nel tempo, in quanto richiede una costante e attenta manutenzione per mantenere la resa dichiarata. Tale manutenzione finisce inoltre con l'essere a carico dell'Amministrazione comunale.

3) La Soprintendenza nel suo parere evidenzia la criticità del progetto in termini di densità, altezze e materiali di costruzione, giudicati non compatibili con il contesto circostante e in particolare con la prossimità del comparto al centro storico e alla Rocca Sforzesca. In risposta a questi rilievi viene proposto solo un leggero arretramento (dai 2 a 5 m) degli edifici più prossimi alla zona storica e la piantumazione di una cortina vegetale per nascondere il nuovo edificato. Cortina vegetale che andrebbe impiantata totalmente nelle aree private, quindi senza garanzia del suo mantenimento

nel tempo.

Si evidenzia tra l'altro che le NTA non sono state modificate per recepire la modifica del progetto e quindi prevedono ancora, come distanza minima dai confini di zona e dai confini dell'ambito AR_14: minimo 5,00 m, ad eccezione del confine lungo viale D'Agostino dove, per la presenza della fascia di rispetto stradale, i fabbricati sono previsti a 10,00 m di distanza dal limite della carreggiata.

4) Rispetto all'esistente viene ridotta in maniera consistente la vegetazione arborea: a fronte di 74 alberi esistenti, il progetto prevede di abbatterne la metà (37). I nuovi impianti previsti per compensare gli abbattimenti, pur numericamente consistenti, riguardano in prevalenza le aree private (79), quindi con minori garanzie di mantenimento e corretta gestione. Sono previsti solo 5 impianti in aree pubbliche esterne all'ambito e 21 impianti in aree pubbliche interne all'ambito.

La natura stessa delle criticità che interessano questo ambito e la loro collocazione all'interno dello stesso rendono sostanzialmente impossibile ipotizzare mitigazioni che riportino ad un livello sostenibile la collocazione al suo interno del carico insediativo previsto.

Un'ipotetica concentrazione dell'edificato al di fuori dell'area di ricarica della falda di tipo A, che consentisse di preservarne la permeabilità, si scontra infatti con l'impossibilità di incrementare le altezze a causa delle criticità acustiche e di inserimento paesaggistico. La mitigazione delle criticità acustiche e paesaggistiche che permangono anche nella configurazione attuale richiederebbe invece una riduzione delle altezze, che andrebbe in conflitto con la necessità di preservare la permeabilità dei suoli. La scarsa superficie permeabile prevista nel progetto attuale inoltre rende difficile ipotizzare un'adeguata collocazione degli impianti arborei necessari a compensare gli abbattimenti e a mimetizzare l'edificato. Questi vengono previsti dal progetto quasi interamente negli spazi privati, in un assetto che, per la quantità di piante da collocare, appare di difficile realizzazione e non dà garanzie di mantenimento nel tempo.

L'unica soluzione in grado di non peggiorare la situazione dal punto di vista della sostenibilità ambientale appare quella di riqualificare senza incrementare la SU rispetto all'edificio attualmente esistente, senza peraltro incrementare le superfici attualmente impermeabilizzate.

Si ritiene pertanto che non sia dimostrata la sostenibilità del progetto in merito agli aspetti che erano già stati rilevati in occasione della Valsat del POC:

- clima acustico;
- inserimento paesaggistico;
- impatto sulle acque in particolare per l'area di ricarica di tipo A;
- conservazione della vegetazione come risorsa per far fronte ai cambiamenti climatici.

Valgono inoltre tutte le prescrizioni già espresse dai soggetti competenti in materia ambientale.

LA RESPONSABILE
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA
Patrizia Vitali¹

¹ 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.