

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 21134/2019

PROCEDURA di ValSAT art. 18 L.R. 24/2017

Istruttoria di VAS/ValSAT sulla Proposta di Accordo operativo avviata dal Comune di Pianoro ai sensi dell'art. 4 “Attuazione degli strumenti urbanistici vigenti” della L.R. 24 del 21/12/2017, presentata dalla Società Edil Cri S.r.l. e dai signori Pierino Tedeschi, Orlando Arioli, Claudio Venturi, Alessandro Naldi e Maria Angela Aldrovandi.

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Comune di Pianoro

PREMESSO CHE:

- con nota agli atti CM BO PG 37074 del 13/06/2019, il Comune di Pianoro ha comunicato agli Enti competenti l'indizione della Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14 comma 2 L. n. 241/1990 e s.m.i. per la valutazione della Proposta di Accordo Operativo di cui all'art. 38 della L.R. 24/2017 presentata dalla Società Edil Cri S.r.l. e dai signori Pierino Tedeschi, Orlando Arioli, Claudio Venturi, Alessandro Naldi e Maria Angela Aldrovandi;
- in data 27/06/2019, con comunicazione in atti al PG/2019/40456 poi rettificata con PG 40931 del 1.07.2019, la Città metropolitana di Bologna ha inviato al Comune di Pianoro una richiesta di integrazioni;
- con comunicazione in atti al PG/2021/5431 del 28/01/21, il Comune di Pianoro ha comunicato la determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi e ha trasmesso i pareri al CUM per i successivi adempimenti;
- in data 12/02/2021, con comunicazione in atti al PG/2021/8998 , la Città metropolitana di Bologna ha inviato al Comune di Pianoro una richiesta di integrazioni e chiarimenti;
- in data 25/02/2021, con comunicazione in atti al PG/2021/11627, la Città metropolitana di Bologna ha convocato una prima riunione della Struttura Tecnica Operativa, ai sensi dell'art. 47 della L.R. 24/2017, in conformità alle disposizioni di cui alla DGR Emilia-Romagna n. 954 del 25.06.20182, nonché alla DGR n. 1255 del 30.07.2018;
- con nota del 07/05/2021, in atti al PG/2021/27474, il Comune di Pianoro ha inviato ulteriori integrazioni e pareri;
- con comunicazione del 29/01/2021 in atti al PG 5597/2021 della CM BO, il Comune di Pianoro ha attestato la pubblicazione dell'avviso di deposito degli atti e della documentazione Valsat per la libera consultazione presso la sede del Comune di Pianoro dal 12/6/2019 al 12/8/2019 e che del suddetto deposito è stata data comunicazione mediante avviso sul BURERT del 12/6/2019 n. 188 periodico (parte seconda) e sul sito web dell'Ente. Dichiaro inoltre che nel suddetto periodo non sono pervenute osservazioni né sulla proposta né sulla Valsat da parte di singoli cittadini, associazioni economiche e sociali ed Enti e organismi pubblici.
- con comunicazione in atti al PG/2021/79806 del 19/05/2021, la CM BO 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 24/05/2021;

- sono stati richiesti i pareri dei seguenti soggetti competenti in materia ambientale, come individuati dall’Autorità procedente in accordo con l’Autorità competente:

Azienda U.S.L. Bologna

ARPAE

Unione Comuni Savena-Idice

HERA SpA

E-Distribuzione

ATERSIR

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio

Telecom

Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la Protezione Civile - Servizio Area Reno e Po di Volano

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://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/ACCORDI>

OPERATIVI/PIANORO/ARS PIII sub 1 EDIL CRI/elaborati_pubblicare_06_05_2021

- TAV 22 RELAZIONE
- 2581-Tav.32-Rapporto Ambientale
- TAV. 14 TIPOLOGIE
- 2581 Tav.23-Relazione tecnica illustrativa reti e strade
- TAV 6 PLANIVOLUMETRICO
- TAV 3.1 PLANIMETRIA COMPARATIVA
- TAV 10 PERMEABILE
- 2581 Tav.16.1 planim PROG strade
- 2581 Tav.17.3 Vasche
- 2581 Tav.24-Relazione idraulica
- 2581 Tav.27-Relazione clima acustico
- TAV 5 MASTERPLAN
- TAV 5 APRILE 2021
- TAV 5.1 APRILE 2021
- 2581 Tav.28-Relazione geologica
- TAV.26 accordo OPERATIVO APRILE 2021
- TAV 11 PLAN VERDE PUBBLICO
- TAV 8 PLAN DOTAZIONI TERRITORIALI

L’area oggetto d’intervento ricade all’interno dell’ambito ARS PIII, individuabile all’interno del PSC approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.30 in data 06/07/2011 e successivamente modificata con la seconda variante, approvata con Delibera del Consiglio Comunale n.16 in data 29/04/2015).

Gli ambiti ARS sono costituiti da parti del territorio potenzialmente oggetto di trasformazione urbana, finalizzati ad espandere il tessuto urbano a prevalente destinazione residenziale e/o ad incrementare il sistema delle dotazioni territoriali. La presente proposta interessa solo una porzione dell’ambito ARS.P.III indicato dal PSC pari ad una Superficie Territoriale di mq 21.192 circa.

L’ambito è in parte sottoposto a vincolo idrogeologico (RD 3267/1923).

L'ambito per nuovo insediamento è situato in località Pianoro Nuovo; attualmente l'area è utilizzata per scopi orticoli e pertinenze private e non insistono edifici a meno di alcuni manufatti provvisori.

È caratterizzata da un movimento altimetrico che assume le tipiche caratteristiche della prima fascia collinare.

Sull'area non vi sono delle alberature di particolare rilevanza e compatibilmente all'intervento saranno integralmente conservate. L'area confina nel versante ovest con la via Donini ed è attraversata da una strada, che insiste su lotto privato, di sezione molto contenuta denominata anch'essa via Donini. Il versante est confina con la strada comunale via della Collina.

L'area è circondata da edificazioni esistenti mono e plurifamiliari di massimo 5/6 livelli fuori terra.

L'area confina con zone per la maggior parte urbanizzate.

La compagine della quasi maggioranza dei proprietari è privata e desidera perseguire una politica di autocostruzione nel rispetto dei parametri di grande qualità del costruire in materia di contenitori passivi, utilizzo di materiali eco compatibili e contenimento dei consumi di gestione.

Nel rispetto del minor consumo dei suoli si è attestato l'indice di utilizzazione territoriale intorno allo 0,10 mq/mq ST; inoltre, poiché l'area presenta una superficie di inedificabilità dovuta al vincolo ferroviario, e su questa si calcola l'UT del 5%, si ottiene per il Sub 1 una SU totale libera di 1.728,30 mq.

In recepimento a quanto previsto dall'Accordo tra privati (ai sensi dell'articolo 18 L.R. 24 marzo 2000, n° 20 e dell'articolo 11 della L. n. 241/1980) è prevista la realizzazione di 210,00 mq di Superficie Utile (SU) da destinarsi ad interventi di edilizia abitativa sociale ERS (edilizia Residenziale Pubblica) corrispondenti a 3 alloggi di 70 mq ciascuno da cedere all'amministrazione comunale.

La superficie utile così ottenuta come ammissibile del comparto è di mq 1.938,30.

Gli edifici potranno avere un'altezza massima di ml 14,00, un verde privato condominiale (Vpc) non inferiore al 20% della superficie fondiaria di ogni singolo lotto edificabile, al netto della superficie coperta.

Le fasce di rispetto da rispettare sono 20,00 ml dalle via Donini e della Collina e i ml 30,00 dalla linea ferroviaria interrata.

Le dotazioni territoriali previste nello schema progettuale di massima rispettano le quantità richieste dal PSC .

L'assetto urbanistico di progetto prevede di organizzare l'edificazione di tipo plurifamiliare nel versante ovest, verso la "città esistente e già urbanizzata" destinando l'edificazione uni-bifamiliare nel versante est dell'area.

L'edificazione più compatta rappresenta il naturale sviluppo dell'edificazione esistente; il versante altimetricamente più di rilievo prevede un tipo di edificazione episodica e di scarso impatto.

L'area centrale è destinata a verde permeabile profondo di uso privato, anche per non appesantire l'Amministrazione Comunale di interventi manutentivi onerosi e di difficile manutenzione con mezzi vista la rilevante pendenza.

L'accesso ovest al comparto avviene attraverso il ridisegno dell'attuale viabilità; in questa fase è prevista una rotatoria che intercetta i rami stradali esistenti; la via Donini interna viene sezionata prevedendo una sezione stradale che risponde alla normativa vigente.

La via Donini ridisegnata raggiunge i lotti privati e i parcheggi pubblici.

L'area ,che sarà ceduta al Comune pari al 30% della Superficie territoriale, è ubicata limitrofa ai parcheggi pubblici e potrebbe diventare un interessante parco pubblico creando un collegamento tra la parte bassa e la parte alta di Pianoro permettendo, anche dal centro cittadino, il raggiungimento di numerosi e affascinanti sentieri pedonali che caratterizzano quella determinata parte del territorio comunale.

Nel lotto 1, limitrofo al centro di Pianoro, sono ubicati gli alloggi dell'ERS.

Gli edifici collocati a monte sono serviti da una porzione di strada pubblica, che parallela a via della Collina ospita i passi d'accesso carrabili.

L'edificato si sviluppa seguendo le linee altimetriche esistenti.

Gli spazi di pertinenza esclusivamente privati degli edifici, saranno delimitati con recinzioni.

Gli edifici sono posizionati con l'asse longitudinale principale lungo la direttrice Est-Ovest con una tolleranza di 45°; tutti gli ambienti nei quali si svolge la maggior parte della vita abitativa sono disposti a Sud-Est, Sud, Sud-Ovest.

Gli spazi di servizio saranno preferibilmente orientati verso Nord.

Le distanze tra gli edifici contigui garantiscono nelle peggiori condizioni stagionali il minimo ombreggiamento possibile sulle facciate. Le aperture massime saranno collocate a Sud-Est e Sud Ovest. Le coperture saranno orientate opportunamente per permettere l'alloggiamento dei pannelli solari e fotovoltaici; la loro collocazione è determinata dalla scelta di sfruttare al massimo l'irraggiamento solare; il posizionamento sarà, generalmente, esposto sud-est o sud-ovest.

Gli orientamenti progettuali tendono a garantire un buon livello di approfondimento degli aspetti legati all'eco sostenibilità.

In particolare si privilegeranno:

- elevato isolamento termico dell'involucro e murature dotate di notevole massa;
- possibilità di ventilare gli alloggi naturalmente dotandoli prevalentemente di doppio affaccio;
- protezione termica attraverso l'uso di schermature solare;
- impianti di riscaldamento ad alta efficienza;
- impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica e collettori solari per l'acqua calda;
- isolamento acustico delle murature, dei solai, degli impianti e infissi perforanti;
- eventuali tetti verdi per migliorare il microclima nel suo complesso.

Il contesto circostante non presenta degli elementi urbanistici significativi da riproporre nel nuovo comparto; si tratta prevalentemente di uno sviluppo spontaneo di edifici unifamiliare e/o piccoli edifici plurifamiliari, che non hanno alcun tipo di relazione tra loro.

La progettazione ha limitato il più possibile i collegamenti carrabili per permettere una maggiore fruibilità delle aree verdi oltre che a privilegiare la permeabilità dell'area.

La consistente estensione territoriale dell'ambito ha consentito di realizzare un tipo di edificazione ad ampio respiro, oltre alla cessione maggiore degli standard richiesti.

I parcheggi pubblici di progetto previsti sono mq 816,14 .

Il verde pubblico di progetto si trova prevalentemente in forma compatta nel versante Ovest. L'estensione del verde pubblico di progetto è di mq 1.482,40.

L'area da cedere è maggiore del 30% della Superficie Territoriale prevista dallo standard.

Si riporta di seguito la tabella riepilogativa dei valori di progetto dell'area oggetto d'intervento collocata all'interno dell'ambito ARS PIII di Pianoro.

DATI DI PROGETTO	PARTE AMBITO ARS PIII OGGETTO D'INTERVENTO -SUB 1-	
		progetto
St (Superficie Territoriale) (mq)	21.192,00	
Ut (Indice di Utilizzazione Territoriale)=0,10 mq/mq	1.337,39	
Quota ERS (Edilizia Residenziale Pubblica) (25% Su max edificabile) (mq)	210,00	
Su totale (mq)	1.938,30	
PU min=40 mq/100 mq di Su (mq)	775,32	
1 p.a.(posto auto)= 25 mq (n)	32	35
p.a. (posti auto) in mq	800,00	816,14
Vp (>Vpmin=60 mq/100 mq di Su)mq	1.162,98	1.482,40
Superficie da cedere (=30 %St) (mq)	6.357,60	7.992,43
Strade (mq)		746,93
Marciapiede (mq)		185,37
Superficie Fondiaria (SF) lotti privati (mq)		9.968,73
TOTALE (mq)		21.192,00

RISPETTO DELLE PRESCRIZIONI PARTICOLARI DEL PSC

Prescrizioni acustiche e per la qualità dell'aria

La destinazione prevista nello schema di massima prevede una destinazione residenziale e l'obiettivo è il rispetto della III classe (60 dBA per il periodo diurno e 50 dBA per il periodo notturno). Il rispetto di tale obiettivo non sarà raggiunto mediante l'utilizzo di barriere acustiche bensì sarà perseguito mediante un'accorta distribuzione interna che eviterà che gli usi più sensibili siano direttamente affacciati alle eventuali sorgenti acustiche ed atmosferiche rilevanti. La distanza dell'edificato dalle strade è superiore ai 20,00 ml.

Prevenzione del rischio idrogeologico

L'ambito ricade in una U.I.E. da sottoporre a verifica; sarà condotto in via preliminare un provvedimento di perimetrazione e zonazione del rischio idrogeologico da frana, assoggettato a procedura di evidenza pubblica, secondo le procedure previste nelle NTA del PSAI.

Prescrizioni idrauliche

Gli interventi che saranno realizzati tenderanno a ridurre il più possibile le aree impermeabili e per le stesse aree si useranno dei materiali e delle tecnologie che contribuiranno a ridurre il carico idraulico; la realizzazione del nuovo insediamento comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica. Le reti fognarie prevederanno sistemi di raccolta delle acque separate composte da un sistema minore, costituito dalle reti fognarie per le acque nere e bianche contaminate e da sistemi di accumulo per le acque bianche non contaminate; si dovrà prevedere un sistema di raccolta ed accumulo delle acque meteoriche per un volume di almeno 500 mc per ettaro di Superficie Territoriale con l'esclusione delle superfici permeabili destinate a verde di comparto. Il rio Gualando non ricade nella porzione di ambito di cui alla presente richiesta di inserimento nel POC.

Prescrizioni relative all'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili e al risparmio energetico

L'obiettivo è di realizzare un edificato caratterizzato da un involucro altamente performante; la prestazione energetica degli edifici rispetterà le normative vigenti anche se l'obiettivo è di auto produrre almeno il 50% del fabbisogno energetico totale.

Prescrizioni generali riguardo alle dotazioni ecologiche e al verde pubblico

Nella schema di massima si sono concentrate le aree verdi; in particolare si crea un connettivo ecologico in prossimità della linea del crinale sia tramite l'area ad uso pubblico che limitando l'altezza dell'edificato ubicato nel versante est. Nella redazione del PUA si attueranno tutti gli accorgimenti per il miglioramento del microclima locale mediante il corretto posizionamento delle alberature aventi funzione di ombreggiamento, la schermatura dei fronti edificati rispetto all'irraggiamento estivo e l'uso di specie a foglia caduta nei fronti rivolti a nord. Le alberature esistenti saranno per lo più conservate.

Aspetti della mobilità

La mobilità interna e i percorsi pedonali sono progettati nel rispetto della normativa e in maniera adeguata rivolgendosi a tutte le categorie di utenza; in particolare si tenderà ad organizzare la viabilità interna al comparto in trincea, nel rispetto delle quote altimetriche di progetto e che permetterà una circolazione pedonale in piena sicurezza.



Indicazioni per l'attuazione contenute nell'Accordo Operativo

Art. 11 – Modalità attuative e varianti

L'impostazione planivolumetrica degli interventi previsti nel presente piano è da ritenersi vincolante per quanto concerne le sedi viarie veicolari, l'articolazione dei parcheggi di urbanizzazione primaria, l'articolazione complessiva delle aree per urbanizzazione e la delimitazione complessiva dei lotti d'intervento.

Sulla base della progettazione dei singoli lotti i passi carrai potranno essere spostati e/o modificati di numero, le aree di parcheggio dovranno comunque garantire un disegno coerente e funzionale e dovrà essere garantito lo standard minimo di parcheggio.

I lotti di intervento saranno sempre tra loro aggregabili parzialmente o totalmente nei limiti definiti nelle norme delle NTA del Piano, a condizione che ciò non modifichi l'assetto della struttura viaria e degli spazi pubblici.

Le eventuali modifiche sostanziali di tali elementi sono subordinate alla procedura di variante allo strumento urbanistico.

Vincoli e Tutele

PTCP

Nella Tavola 2A del PTCP l'intero territorio del comune di Pianoro non risulta soggetto al controllo degli apporti d'acqua. Tuttavia tale articolo è superato dall'articolo 24 delle NTA del PSC del comune di Pianoro che segnala per il territorio in oggetto l'obbligo del rispetto del concetto di invarianza idraulica mediante la laminazione delle portate di acque meteoriche da effettuarsi tramite l'accumulo di quest'ultime in un volume dimensionato nella misura di 500 mc per ettaro di superficie di intervento ad esclusione delle aree di verde compatto.

L'area oggetto di intervento risulta inoltre a rischio frana e ricade in un'area classificata come U.I.E. a rischio medio R.2 e quindi soggetta all'articolo 6.8 delle Norme del Piano. In tale articolo i Comuni sono invitati a valutare a fondo tale aspetto, mediante indagini specifiche, sia in fase di pianificazione che in fase di approvazione dei progetti.

La Tavola 2b – “Tutela delle acque superficiali e sotterranee” del PTCP della Provincia di Bologna segnala che la zona di progetto è classificata come area di ricarica del territorio pedecollinare e montano ed è quindi soggetta all'articolo 5.2 e 5.3 del PTCP.

Tale aspetto non costituisce tuttavia alcun vincolo per il progetto in esame in quanto in tali aree il PTCP vieta attività agrozootecniche e limita le attività estrattive e di accumulo di rifiuti pericolosi, ma non rileva alcuna prescrizione per interventi di nuova urbanizzazione.

La Tavola 2C del PTCP “Rischio sismico: carta delle aree suscettibili di effetti locali” indica per le aree in esame una categoria Q che equivale ad aree potenzialmente instabili e soggette ad amplificazione delle caratteristiche litologiche.

L'area oggetto di intervento non risulta classificata come area nella quale insista alcun rischio di alluvione.

PSC

Il comparto è attraversato dalla linea interrata dell'alta velocità Bologna-Firenze ed insiste quindi su di esso una fascia di inedificabilità a cavallo di tale linea ferroviaria (di 30 metri per lato dal binario più esterno).

I nuovi edifici di progetto sono stati tenuti ad una distanza minima di 32,5 metri dall'asse della linea ferroviaria interrata (ipotizzando una larghezza massima della galleria di 5 metri); all'interno della fascia di rispetto sono solo previsti i giardini dei lotti privati con accesso da via della Collina, che dovranno essere autorizzati in deroga.

L'area risulta soggetta a vincolo idrogeologico.

L'area oggetto di intervento si trova al di fuori del territorio urbanizzato, in un'area oggetto della zonizzazione data dalla carta delle attitudini alle trasformazioni edilizie del PSAI.

RUE

Il RUE ha recepito l'ambito in oggetto come ambito di futura trasformazione.

L'area oggetto di intervento risulta soggetta a possibile trasformazione per usi residenziali e/o di servizio ed è soggetta all'Art.24 delle NTA del PSC.

In tale articolo vengono date prescrizioni da seguire nella progettazione dei nuovi ambiti ARS per la tutela delle diverse componenti ambientali e in particolare riguardo al rispetto dei limiti di emissione acustica, riguardo al problema relativo al potenziale pericolo di frana del territorio e riguardo alla gestione delle acque meteoriche e di scarico.

VALSAT

ARIA

L'unico possibile impatto dell'intervento in oggetto sulla qualità dell'aria potrebbe essere quello dovuto all'aumento di traffico veicolare sulla viabilità limitrofa provocato dai nuovi insediamenti residenziali.

Il comparto in oggetto potrà ospitare in tutto 24 nuovi alloggi per un totale di circa 91 Abitanti Equivalenti che si muoveranno sul territorio con mezzi propri.

Una prima misura per mitigare il possibile impatto dato dall'intervento in oggetto sulla componente "aria" è stata l'ottimizzazione della viabilità di accesso al nuovo comparto. La strada di accesso al comparto penetrerà in esso a partire da una rotatoria di nuova realizzazione all'incrocio fra via Giardino e via Donini che porterà ad una fluidificazione del traffico in tale punto.

Ogni lotto avrà il proprio accesso e dei posti auto interni e, all'ingresso del comparto sarà realizzato un ampio parcheggio pubblico. L'abbondanza di parcheggi permetterà di evitare l'inutile circolazione dei veicoli in cerca di posto, di conseguenza le emissioni in atmosfera dovute al movimento dei veicoli nel nuovo comparto sarà ridotta al minimo. Il parcheggio pubblico di progetto sarà inoltre facilmente fruibile anche dagli abitanti della zona circostante ed andrà quindi a migliorarne la circolazione.

Nel parcheggio pubblico saranno inoltre previste fasce di verde e alberature ogni tre posti auto, tale aspetto sarà sicuramente un aspetto limitante all'impatto del traffico sulla qualità dell'aria.

Gli edifici del nuovo comparto saranno inoltre ben distanti dalla viabilità principale (distanza dell'edificio più prossimo pari a 30 metri) così come prescritto nella scheda di VALSAT del PSC.

RUMORE

Per poter dichiarare la sostenibilità acustica della proposta di intervento in progetto si è preliminarmente individuata la classe acustica di riferimento, tenendo conto degli usi previsti e della relativa consistenza volumetrica, in ottemperanza ai disposti della DGR 2053/2001 ed in applicazione della L.R. 15/2001, individuando i seguenti valori limite di zona, per la II classe di progetto:

- Limite di periodo diurno 55 dBA;
- Limite di periodo notturno 45 dB A.

Si è quindi proceduto nella preliminare caratterizzazione acustica d'ambito, procedendo, in primo luogo, nella realizzazione di una campagna di rilievo (luglio 2018), campagna che ha permesso il monitoraggio delle emissioni da traffico per indotto della rete viaria perimetrale al lotto, assi viari che sono stati caratterizzati anche in termini di volumi medi orari del traffico circolante, in modo tale da poter poi più agevolmente verificare l'incidenza di quanto generato, in termini di movimentazioni, per indotto del presente intervento.

Questi elementi, implementati su modello previsionale (software di calcolo IMMI ver. 2017), hanno permesso la generazione delle mappe acustiche d'area, la lettura delle quali ha permesso di evidenziare, già in sede preliminare, una condizione di esposizione a rumore, sull'area compatibile con i valori limite della II classe di cui si è ipotizzata l'assegnazione.

A completamento della modellazione, si è proceduto nell'inserimento in mappa degli elementi costituenti il progetto (i volumi edificati e la rete viaria di progetto), oltre alle sistemazioni orografiche di pendio, rese necessarie, per il posizionamento dei volumi di progetto, oltre che per raccordare la nuova viabilità d'ambito con quella perimetrale esistente, pur mantenendo delle pendenze agevolmente percorribili.

Si è inoltre tenuto conto del traffico generato dall'intervento, verificando che sul nodo fra via Giardino e via Donini, nodo che il progetto prevede di ottimizzare mediante inserimento di una nuova rotatoria da cui si diparte anche la principale e viabilità di accesso al lotto, il delta emissivo generato dall'attuazione del comparto è tale da non alterare in modo rilevante l'attuale clima acustico di zona.

A fronte dei calcoli previsionali effettuati in riferimento allo scenario di progetto, risulta confermato lo scenario di cui ai monitoraggi svolti per la definizione dello stato attuale dell'area, secondo cui si evidenziano livelli sonori sull'area pienamente compatibili con i limiti di II classe a cui si è fatto riferimento, in qualità di obiettivo normativo per lo scenario di progetto, in riferimento sia alle aree destinate alla fruizione pedonale d'ambito, sia ai futuri fronti edificati.

Questo tenendo conto anche del traffico aggiuntivo sulla rete generato dall'attuazione del presente intervento.

MOBILITÀ

Al contorno dell'area oggetto di intervento le vie di maggiore circolazione sono la via Giardino e la via Donini. La via della Collina a ovest del comparto è invece pressoché una strada di campagna.

Si riporta quanto esposto nella scheda di VALSAT del comune relativamente a tale componente.

L'impatto della nuova urbanizzazione sarà il gravare sulla viabilità limitrofa dei veicoli utilizzati dai nuovi abitanti delle case che sorgeranno nel nuovo comparto, stimati nel numero massimo di 91 abitanti.

La viabilità pedonale, ciclabile e veicolare all'interno del nuovo comparto è stata sviluppata in maniera organica e in accordo con quanto evidenziato nella scheda di VALSAT del PSC.

Le strade all'interno del nuovo comparto saranno realizzate in modo tale da poter permettere una viabilità scorrevole, con larghezza una larghezza della carreggiata tale da evitare il sorgere di ingorghi che possano risentirsi anche sulla viabilità limitrofa.

Il comparto avrà al suo interno un ampio parcheggio pubblico, e ciascun lotto avrà dei propri parcheggi pertinenziali. L'ampia possibilità di parcheggio nel nuovo comparto contribuirà a non creare situazioni di traffico o cattiva circolazione.

La nuova rotatoria prevista all'ingresso del nuovo comparto contribuirà a rendere più scorrevole di adesso il traffico sulla viabilità limitrofa.

ACQUE SUPERFICIALI

Come visibile tutto l'ambito ARS PIII – Sub1 sorgerà su aree attualmente a verde. L'intero progetto sarà pertanto sviluppato quindi in maniera tale da garantire l'invarianza idraulica del sistema.

La superficie rispetto alla quale è stato calcolato il volume di laminazione è di m² 12370 ed in essa viene ricompresa la parte realmente impermeabile (m² 4932 circa) ed il verde privato che, date le pendenze, potrebbe effettivamente scolare, almeno in parte, all'interno della rete di raccolta delle acque meteoriche. Pertanto il volume di laminazione (minimo m³ 618,5) sarà dimensionato per m³ 624 complessivi (due vasche prefabbricate modulari da circa m³ 312 ciascuna).

SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE SOTTERRANEE

Dal punto di vista geomorfologico generale, l'area è ubicata nella media collina bolognese, a ridosso del margine pedeappennico, in destra idrografica del Torrente Savena, a quote comprese tra 200 e 250 m slm.

In questo tratto la tratta di pendio è poco estesa con area di fondovalle, articolata su vari ordini di superfici alluvionali terrazzate, alquanto sviluppata. La morfologia dei versanti circostanti è tipicamente collinare con zone a bassa acclività e/o sub-pianeggianti, in corrispondenza del crinale e del fondovalle, e zone mediamente o fortemente acclivi che caratterizzano i versanti.

L'idrografia è caratterizzata da un pattern di drenaggio da sub-dendritico a dendritico con impluvi fortemente incisi nelle zone di affioramento litoide: la natura argillosa del substrato ha favorito l'instaurarsi di forme calanchive (versante verso il Torrente Zena) accompagnate da colate presenti lungo gli assi di impluvio.

La geologia è riconducibile ai depositi marini ascrivibili alla Formazione della Argille Azzurre-litofacies arenacea (FAAa) rappresentato da alternanze tra livelli lapidei (prevalenti) e livelli pelitici. La giacitura degli strati è a traverpoggio con immersione verso S-SE.

Nella porzione settentrionale del lotto la cartografia RER riporta la presenza di un deposito eluvio-colluviale (A4), a copertura del substrato arenaceo, sottoforma di materiale detritico, generalmente fine (limo sabbioso argilloso) prodotto da alterazione "in situ" o selezionato dall'azione mista delle acque di ruscellamento e della gravità (subordinata) generalmente di limitato spessore.

La morfologia del lotto si sviluppa su una tratta di versante moderatamente acclive (pendenza media 16°) attualmente non interessata da alcuna forma di dissesto con parte bassa completamente vegetata da essenze arboree ed arbustive di natura infestante e parte intermedia e alta utilizzata a scopi agronomici (seminativi).

L'idrologia dell'area non è interessata da alcuna asta di drenaggio e le acque dilavanti si riversano direttamente nella canaletta posta a monte dell'asse viario di Via Donini.

ELETTROMAGNETISMO

Allo stato attuale sull'area in oggetto non insiste alcuna fonte di emissione di campi elettromagnetici, né alcun tipo di vincolo dato da elettrodotti passanti nelle vicinanze, né in essa è presente alcun recettore sensibile; di conseguenza l'impatto allo stato attuale dell'area relativamente alla presente matrice è nullo.

Allo stato di progetto l'impatto potrebbe essere dovuto a:

- relativamente alle alte frequenze: agli impianti di telefonia mobile;
- relativamente alle basse frequenze: alla presenza della linea elettrica ad alta tensione in doppia terna oltre alla realizzazione di nuove cabine MT/BT e di cavi a media tensione anche per la produzione di energia rinnovabile e relativi trasformatori.

Per quanto riguarda le antenne di telefonia mobile sono presenti a nord, a ovest e a sud del comparto in oggetto delle antenne di telefonia mobile, a distanze comprese fra i 400 e i 900 metri.

Relativamente alle basse frequenze, nell'area in oggetto sarà realizzata una rete di trasporto, distribuzione e produzione dell'energia elettrica, e, in particolare, sarà realizzata all'interno del comparto una nuova linea MT e una nuova cabina di trasformazione MT/BT.

Per quanto riguarda l'impatto elettromagnetico provocato dagli impianti di telefonia mobile presenti nei dintorni dell'area di intervento, la distanza di essi, compresa fra i 400 e i 900 m, dal comparto, e quindi da un possibile recettore sensibile (è definito recettore sensibile una zona nella quale sia prevista la presenza di persone per periodi superiori a 4 ore giornaliere) è tale per cui si possa affermare con certezza il rispetto dei limiti imposti dal DPCM dell'8 Luglio del 2003.

Per quanto riguarda la nuova cabina di trasformazione, che al massimo potrà essere da 630 kVA (massima taglia prevista da ENEL), è possibile attendersi di avere un'emissione di intensità inferiore ai 3 μ T già ad una distanza di prima approssimazione di 4,5 metri. Non essendoci, in tale raggio dalla cabina alcun recettore sensibile (né esistente, né di progetto), si può concludere che, ai sensi del DPCM dell'8 luglio del 2003 e del D.M. del 29 maggio del 2008, l'impatto di quest'ultima sia nullo.

VERDE E PAESAGGIO

L'area oggetto di intervento si trova a ovest dell'abitato di Pianoro e si presenta ad oggi interamente a verde.

A est del comparto in oggetto l'area è completamente urbanizzata, mentre nelle altre direzioni la densità di case è molto ridotta.

L'intervento in oggetto, trattandosi di nuova urbanizzazione di terreno vergine avrà un certo impatto sul verde presente, e sul paesaggio.

Le nuove superfici di urbanizzazione andranno a togliere aree a verde al sistema generale e le nuove costruzioni saranno sicuramente visibili dal contorno. Il nuovo comparto presenterà una superficie impermeabilizzata relativa ai lotti di progetto e alle nuove strade di urbanizzazione pari a circa 1,237 ettari.

Per quanto riguarda la sottrazione di terreni permeabili al sistema, essa sarà, come meglio esplicitato nel capitolo relativo alle acque, compensata con la creazione di volumi di laminazione in grado di garantire l'invarianza idraulica del sistema.

Nel comparto è prevista la realizzazione di una zona di verde pubblico, compatta e di forma facilmente sfruttabile.

Nel parcheggio pubblico di progetto è stata inoltre prevista la piantumazione di un albero ogni 3 stalli su un'aiuola prevista lungo i parcheggi a pettine, su ciascuna fila di essi.

ENERGIA

Allo stato attuale l'area risulta a verde, quindi i soli consumi energetici derivanti da essa potrebbero essere legati ad impianti di irrigazione eventualmente presenti.

Una nuova urbanizzazione ha per definizione un impatto sul "sistema energia" dovuto ai consumi energetici dei nuovi edifici e della nuova illuminazione pubblica.

Il progetto prevede da una parte il potenziamento della rete elettrica, con la realizzazione all'interno del comparto di una nuova cabina di trasformazione e dall'altra la minimizzazione dei consumi elettrici.

Per quanto riguarda l'illuminazione pubblica, tutti gli impianti saranno realizzati seguendo le prescrizioni di cui alla Direttiva Applicativa DGR n° 1732 del 12/11/2015 "Terza Direttiva per l'applicazione dell'art. 2 della Legge regionale n° 19 del 29/03/2003 recante Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico", ed in particolare nel progetto sono previsti apparecchi con requisiti di prestazioni energetica (indice IPEA) con classe minima "A" (minimo normativo previsto "C") e ciascun impianto, per come progettato, garantirà un indice IPEI di classe minima "A" (minimo normativo previsto "B")

Più in particolare l'illuminazione sarà realizzata interamente con lampade equipaggiate di sorgenti LED, che offrono la massima efficienza luminosa rispetto ad altre tipologie di apparecchi. Inoltre ciascuna armatura stradale sarà dotata di un reattore elettronico biregime con funzionamento stand-alone, che provvederà in modo automatico secondo un profilo funzionale pre-programmato, a diminuire il flusso emesso dalla lampada nelle ore notturne, conseguendo un ulteriore risparmio energetico.

Per quanto riguarda il consumo energetico degli edifici, nel futuro sviluppo del progetto esecutivo saranno adottati tutti gli accorgimenti necessari per minimizzare gli stessi.

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 U.S.L. Bologna (parere allegato al PG n. 5431/2021 del 28/01/2021 della CM BO) esprime parere favorevole.

ARPAE (parere allegato al PG n. 5431/2021 del 28/01/2021 della CM BO) rileva che l'area è soggetta a vincolo idrogeologico ed inserita tra le aree a rischio medio di frane, pertanto deve essere sottoposta a verifica e deve essere preventivamente acquisita autorizzazione di svincolo per i movimenti di terreno necessari alla realizzazione delle opere. L'area è inoltre attraversata longitudinalmente dalla linea interrata dell'alta velocità Bologna-Firenze al di sopra della quale insiste un vincolo di inedificabilità per una fascia profonda 30 metri da entrambe i lati dei binari più esterni e di cui viene richiesto il rispetto. La documentazione integrativa fornita documentata un dimensionamento della galleria TAV molto diverso rispetto a quanto considerato ed indicato nella Tav. 32 Rapporto Ambientale e nella Tav. 30 Rapporto prel. VALSAT in quanto la larghezza massima è indicata in m. 11,40 (con ingombro esterno della struttura m 13.85 e larghezza dei due binari di m. 6,51) invece dei 5 metri precedenti. Tuttavia si evidenzia che non sono indicate le fonti dei dati che peraltro ancora non convincono pienamente in quanto trattasi di galleria a due binari. Inoltre, gli edifici da realizzarsi in fregio a via della Collina risultano attestarsi sul limite dei 30 metri dall'esterno dei binari (Elaborato14) pertanto si ritiene che ai fini dell'approvazione del progetto debba essere verificata con certezza, a cura dell'Amministrazione Comunale, l'estensione del vincolo di inedificabilità sulla base di documenti tecnici del tratto ferroviario in questione da richiedersi a Trenitalia. Per quanto attiene agli spazi verdi privati insistenti nell'area di vincolo, fermo restando che non vi possono essere realizzate costruzioni, resta da verificarsi la fattibilità.

E' prevista la realizzazione di una nuova linea MT e una nuova cabina di trasformazione elettrica MT/BT in area che non interferisce con proprietà private . Si precisa che ARPAE esprimerà parere in merito a seguito di presentazione del Progetto Definitivo redatto ai sensi della L.R. 10/93 ss.ii.mm.

Fatta salva la verifica del rischio frana e l'acquisizione dell'Autorizzazione di svincolo per i movimenti di terreno necessari alla realizzazione delle opere, esprime parere favorevole all'approvazione nel rispetto delle seguenti prescrizioni specifiche:

1. dovrà essere rispettato il vincolo di inedificabilità per una fascia profonda 30 metri da entrambe i lati dei binari più esterni della linea ferroviaria AV, presente in galleria sotterranea; il divieto di realizzazione di costruzioni è da estendersi agli spazi verdi privati interferenti e da specificarsi puntualmente. L'estensione della fascia di inedificabilità dovrà comunque essere verificata con certezza, a cura dell'Amministrazione Comunale, sulla base di documenti tecnici del tratto ferroviario in questione, eventualmente da richiedersi a Trenitalia S.p.A..

2. la realizzazione della vasca di laminazione dovrà essere propedeutica o al massimo contestuale alla realizzazione del primo stralcio attuativo delle opere di urbanizzazione e/o del primo permesso di costruire degli edifici.
3. la nuova rete di urbanizzazione, da connettersi alla rete fognaria pubblica esistente, dovrà essere verificata a cura del Gestore del Servizio Idrico Integrato. In considerazione delle note criticità della rete fognaria esistente, dovranno essere verificate anche le soglie di scolo degli scaricatori di piena di emergenza esistenti a valle delle nuove immissioni ed, in caso di insufficienza, dovranno essere previsti e realizzati i necessari adeguamenti idraulici nei tempi di attuazione dell'intervento urbanistico.
4. la superficie della nuova "isola ecologica" lungo la via Giardino dovrà essere meglio delimitata, anche con cordoli grigliati sul perimetro posto alla quota più bassa, al fine di una raccolta delle acque meteoriche di dilavamento limitata alle sole superfici a potenziale contaminazione; tale rete di raccolta dovrà essere comunque connessa alla rete nera separata di progetto.
5. gli impianti di illuminazione esterna dovranno essere verificati ai sensi di quanto normato dalla LR 19 del 29/09/2003 e dalla DGR 1732 del 12/11/2015 .
6. terre e rocce di scavo dovranno essere gestite ai sensi del DPR 120/2017.
7. in fase di approvazione dei progetti dovranno essere definite le modalità di gestione dei cantieri e le misure di contenimento delle polveri nonché la gestione delle acque meteoriche di dilavamento.

HERA SpA (parere allegato al PG n. 5431/2021 del 28/01/2021 della CM BO) esprime parere favorevole condizionato alle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso. In particolare per il servizio acqua specifica che per servire i lotti 1,2,3,4 occorre una derivazione dalla tubazione esistente su via Giardino per estendere la rete idrica per circa 160 metri lungo via Donini, per la quale il soggetto attuatore dovrà richiedere specifico preventivo a Hera. In merito alla gestione delle acque meteoriche puntualizza che al sistema di laminazione da realizzare sotto il parcheggio pubblico dovranno essere recapitate, oltre alle acque stradali, le acque bianche provenienti dai lotti 1,2,3,4. I restanti lotti 5,6,7 dovranno collettare nel sistema di laminazione mediante singolo allacciamento che rimane privato fino al punto di ingresso in vasca. In merito al servizio gas ricorda che il tratto di nuova viabilità su via Donini interferisce con la tubazione gas esistente, pertanto occorre effettuare lo spostamento della condotta per un tratto di circa 160 metri per il quale il soggetto attuatore dovrà richiedere specifico preventivo a Hera.

ATERSIR (parere allegato al PG n. 17406/2021 del 24/03/2021 della CM BO) rilevata inizialmente l'assenza di documentazione e ottenute le integrazioni richieste esprime parere favorevole sulla proposta di Accordo Operativo, con le prescrizioni del gestore del S.I.I. HERA Spa espresse nel Parere di pertinenza prot. 64547 del 01/07/2019. Conferma che gli estendimenti e/o potenziamenti delle dotazioni esistenti del Servizio Idrico Integrato non saranno previsti a carico del S.I.I., bensì a totale carico dei soggetti attuatori. Chiede inoltre di fornire ai competenti uffici regionali le informazioni previste nella determinazione del Direttore Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente del 4 dicembre 2019, n. 22374 (BURERT n. 430 del 27/12/2019) al fine dell'aggiornamento degli agglomerati, ai sensi della D.G.R. n. 201/2016.

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio (parere allegato al PG n. 5431/2021 del 28/01/2021 della CM BO) comunica che per quanto riguarda gli aspetti di carattere paesaggistico e ambientale, l'area non sembra interferire né con Beni culturali di cui alla Parte II del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., né con Beni Paesaggistici di cui alla Parte III del medesimo D.Lgs 42/2004. Rileva tuttavia che la nuova urbanizzazione verrà realizzata in una zona collinare di notevole pendenza e che, di conseguenza, per limitare la pendenza delle strade di accesso sarà necessario predisporre la sistemazione del terreno con la previsione di opere di sbancamento e relativi muri di sostegno piuttosto importanti. Emerge dunque che l'impatto degli interventi sulla componente suolo-sottosuolo e morfologica è da considerarsi alquanto significativo vista la quantità di sbancamenti e riporti da realizzare. Si rende pertanto necessaria la ricerca di adeguate misure di mitigazione (riutilizzo del materiale sbancato, tecniche di mascheramento dei muri contro terra, adeguata progettazione del sistema a verde) nell'ottica di contenere l'impatto ambientale del nuovo insediamento e favorire un coerente inserimento nel contesto interessato.

Per quanto riguarda i profili di tutela archeologica, si rammenta il disposto dell'art. 90 del D. Lgs. 42/2004 che impone a chiunque scopra cose aventi interesse artistico, storico, archeologico, di farne immediata denuncia all'autorità competente e di lasciarle nelle condizioni e nel luogo in cui sono state ritrovate.

E-Distribuzione (parere allegato al PG n. 5431/2021 del 28/01/2021 della CM BO) precisa che nell'ambito del procedimento urbanistico/edilizio riguardante l'intervento in oggetto dovrà essere conseguito il previsto parere ASL anche per i locali destinati a contenere le trasformazioni 15/0,4 KV; detto parere dovrà essere trasmesso ad E-Distribuzione per essere utilizzato in sede di istruttoria per l'autorizzazione degli impianti; eventuali variazioni al carico urbanistico dell'intervento e/o alla localizzazione degli impianti, così come da E-Distribuzione rappresentati negli elaborati trasmessi, dovranno essere tempestivamente segnalate. Ricorda che l'allacciamento alla rete elettrica E-Distribuzione dell'intervento urbanistico dovrà essere richiesto dopo l'ottenimento dell'autorizzazione a costruire. Rilascia pertanto parere favorevole alla Proposta di Accordo Operativo con riserva di modificare l'elaborato stato di progetto a seguito dell'ottenimento del permesso a costruire e comunque a seguito di formale richiesta a E-Distribuzione che quantifichi puntualmente sia il numero di forniture sia la totale potenza da impegnare per l'elettrificazione dei comparti in oggetto. Tali informazioni infatti non risultano ancora definite.

Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la Protezione Civile - Servizio Area Reno e Po di Volano (parere allegato al PG n. 5431/2021 del 28/01/2021 della CM BO) esprime parere favorevole.

Unione dei Comuni Savena-Idice Ufficio Tecnico (parere allegato al PG n.6980/2021 del 04/02/2021 della CM BO) chiarisce che l'espressione di merito, per interventi che richiedono Autorizzazione, deve essere emessa su un Progetto Esecutivo. Esprime tuttavia alcune considerazioni di massima in relazione al contenuto del file "2581 Tav.28-Relazione geologica" in cui si legge che "l'intervento edificatorio previsto è pienamente fattibile vista l'assenza di qualsiasi forma di dissesto, con la realizzazione di importanti opere di sostegno da realizzare ante sbancamenti e riporti di terreno". Rileva che il documento non presenta alcuna verifica di stabilità in merito, né potrebbe fornirla alla luce del piano di indagini effettuato, pertanto ritiene che gli estensori ipotizzino che i consistenti scavi al piede del versante destabilizzeranno il deposito eluvio-colluviale che caratterizza il versante stesso. Perciò stante la problematicità degli interventi appare necessario prevedere ulteriori approfondimenti, sia in termini di indagini geognostiche che di scelte ingegneristiche, che dovrebbero far parte di uno specifico procedimento che deve essere richiesto dal proponente.

Mentre non hanno espresso parere:

Telecom

Si esprime il seguente

CONTRIBUTO IN MERITO ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Si tratta di un Accordo Operativo relativo all'attuazione dell'ambito di nuova urbanizzazione ARS.P_III parte sub 1 Pianoro Nuova, Via Donini.

Gli ambiti ARS sono costituiti da parti del territorio potenzialmente oggetto di trasformazione urbana, finalizzati ad espandere il tessuto urbano a prevalente destinazione residenziale e/o ad incrementare il sistema delle dotazioni territoriali. La proposta interessa solo una porzione dell'ambito ARS.P.III indicato dal PSC pari ad una Superficie Territoriale di mq 21.192 circa.

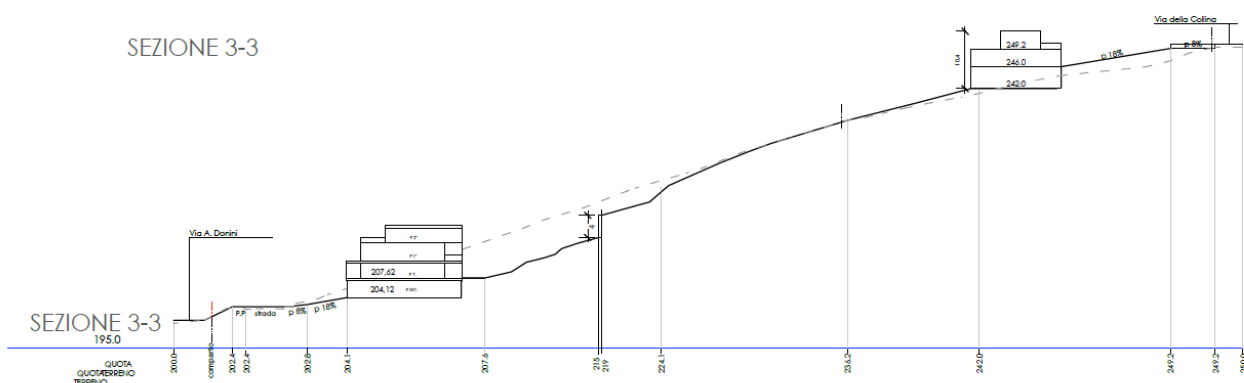
L'area è attualmente utilizzata per scopi orticoli e pertinenze private e non insistono edifici. È caratterizzata da un movimento altimetrico significativo che culmina su Via della Collina, strada che percorre piuttosto fedelmente il crinale significativo alla cui destra si estendono le formazioni dei calanchi.

Confina a ovest e a sud-ovest con le ultime aree urbanizzate di Pianoro Nuova. A ovest di via Giardino e via Donini gli insediamenti sono su aree in leggero declivio o quasi pianeggianti, mentre gli insediamenti più recenti a monte di via Giardino (confine sud-ovest) si presentano già come collocate su diversi piani altimetrici con rilevante impatto paesaggistico e cospicua presenza di muri di contenimento imponenti:



Mentre a valle gli edifici sono a più piani e plurifamiliari, nelle zone già insediate a monte sono in genere mono o bifamiliari.

Il versante che si intende insediare presenta un andamento altimetrico importante, con un salto di oltre 50 metri di dislivello su una proiezione piana di circa 160 metri, per una pendenza media del terreno di circa 17° e tratti (particolarmente quelli centrali) ben oltre:



L'interesse all'attuazione è prevalentemente privato da attuare mediante autocostruzione che tuttavia non garantisce uniformità né dei materiali né delle tipologie edilizie.

La superficie utile complessiva è di mq 1.938,30, e si prevede la realizzazione di circa 24 alloggi (circa 90 nuovi abitanti) distribuiti in 7 lotti di cui mono e bifamiliari soltanto i lotti 5,6,7 collocati in adiacenza all'crinale significativo.

Secondo le previsioni l'altezza massima degli edifici è di ml 14,00 e il verde privato condominiale deve essere non inferiore al 20% della superficie fondiaria di ogni singolo lotto edificabile, al netto della superficie coperta.

L'area è soggetta a vincolo idrogeologico ed è inserita tra le aree a rischio medio di frane.

Perciò deve essere sottoposta a verifica e deve essere preventivamente acquisita autorizzazione di svincolo per i movimenti di terreno necessari alla realizzazione delle opere.

Il documento di Valsat che è stato fornito non approfondisce adeguatamente le diverse matrici ambientali.

Per quanto riguarda l'accessibilità si rileva che la rotonda non rappresenta un interesse pubblico, ma piuttosto una necessità per sostenere la mobilità dei nuovi residenti, e comporta comunque un considerevole consumo di suolo finalizzato unicamente al collegamento autoveicolare. In effetti il documento di Valsat non prende in esame la mobilità sostenibile, al di là di qualche generica affermazione. Di fatto non sono state indagate le possibilità di spostamento indipendenti dall'automobile e certamente le pendenze non facilitano le possibilità di spostamenti ciclopeditoni.

L'accessibilità diventa particolarmente gravosa per i lotti 5,6,7: l'accesso stradale comporta un tragitto minimo dalla rotonda di progetto di 1.5 km con dislivello di 50 m passando da sud o in alternativa di 2,3 Km passando da nord; peraltro non sono previsti percorsi interni al comparto a causa della morfologia del terreno centrale (si tratta della parte che viene ceduta all'Amministrazione Comunale, ma è essenzialmente territorio inaccessibile).

La documentazione riporta che *"la mobilità interna e i percorsi pedonali sono progettati nel rispetto della normativa e in maniera adeguata rivolgendosi a tutte le categorie di utenza; in particolare si tenderà ad organizzare la viabilità interna al comparto in trincea, nel rispetto delle quote altimetriche di progetto e che permetterà una circolazione pedonale in piena sicurezza"*. Viene trattata però solo la mobilità interna, peraltro piuttosto limitata come estensione e come funzione.

In effetti viene affermato che *"il comparto in oggetto potrà ospitare in tutto 24 nuovi alloggi per un totale di circa 91 Abitanti Equivalenti che si muoveranno sul territorio con mezzi propri"*.

Per quanto concerne il rumore, nella documentazione viene riportato un metodo di valutazione che non ha trovato la condivisione di ARPAE. Viene affermato il rispetto della classe II per tutti gli edifici ma di fatto, non avendo certezze né sulle quote né sulle geometrie degli edifici, e nemmeno sui flussi veicolari attesi, non è possibile affermare con certezza il rispetto della classe II per edifici collocati più in alto della sorgente di rumore e in visibilità ottica. Non si condivide il ricorso a particolari distribuzioni interne degli usi, che non trova riscontro nella normativa vigente. Pertanto si richiede che ogni permesso di costruire sia corredato di DOIMA e che a seguito della costruzione sia verificato mediante misurazione il rispetto dei limiti della seconda classe.

A fronte della presenza della galleria AV non è stato valutato l'impatto dovuto alle vibrazioni durante i passaggi dei treni, che a questa distanza dalla stazione di Bologna AV viaggiano a velocità sostenuta e possono arrecare notevole disturbo alle persone e danni alle strutture. Si richiede un documento integrativo che approfondisca il tema sulla base di elementi tecnici forniti da Trenitalia. Le norme vigenti relative alla viabilità e la presenza della sottostante galleria AV impongono fasce di rispetto. In particolare le fasce di rispetto sono 20,00 ml da via Donini e via della Collina e 30,00 ml da entrambi i lati dei binari più esterni della linea ferroviaria interrata. A questo proposito osservando in sezione risulta che lo spazio libero da vincoli si riduce molto: 30 metri per lato dalla galleria AV, spazio di occupazione della galleria AV almeno 10-12 metri, 20 metri dalle due strade esterne, la larghezza vincolata è di oltre 110 metri lineari. Quanto dichiarato in merito alle distanze degli edifici non appare plausibile poiché è stata ipotizzata una larghezza massima della galleria di 5 metri, mentre risulta essere di oltre 11 metri trattandosi di galleria a due binari di interasse 5 metri. Per quanto riguarda la deroga alla fascia di rispetto ferroviaria per i giardini, si ritiene possa essere concessa solo a seguito di un parere espresso da parte di Trenitalia. Pertanto, non constatando alcun margine di sicurezza nelle indicazioni prodotte per attestare il rispetto delle distanze dalla galleria ferroviaria e dalla viabilità superficiale, sarà necessario un approfondimento specifico funzionale a verificare il rispetto di tutti i vincoli esistenti e, per quanto concerne la galleria AV, è necessario che le informazioni tecniche su posizionamento esatto e dimensioni della galleria siano fornite e condivise da Trenitalia anche in merito alle previsioni insediative e ad eventuali deroghe. Si rileva infatti che non è stato richiesto un parere a Trenitalia.

In merito alla componente verde e paesaggio, in accordo con la Soprintendenza si rileva che l'urbanizzazione in zona collinare di forte pendenza comporta la sistemazione del terreno con la previsione di opere di sbancamento e relativi muri di sostegno piuttosto importanti. Queste opere hanno un impatto ambientale innegabile e irreversibile tanto sul suolo, già peraltro assai fragile, quanto sul paesaggio. Pur sapendo che le tecniche ingegneristiche possono trovare soluzioni teoricamente adeguate e che le mitigazioni possono nascondere i muri di contenimento, non appare "ambientalmente sostenibile" avallare queste scelte, anche perché nel corso degli anni si è ben visto che ogni soluzione tecnica ha una durata massima nel tempo e che il deterioramento comincia appena terminata la costruzione. Si invita perciò il Comune a valutare attentamente l'opportunità di consentire costruzioni su versanti in forte pendenza che richiedono importanti sbancamenti e muri di contenimento, con un rilevante impatto paesaggistico e di impermeabilizzazione e dunque di consumo di suolo.

Non si condivide la possibilità di accorpamento parziale o totale dei lotti che potrebbe ulteriormente aggravare l'impatto ambientale del comparto. Pertanto si chiede al Comune di delimitare strettamente questa possibilità sia in termini di alloggi che di caratteristiche geometriche degli edifici.

L'intervento proposto presenta numerose problematiche.

In primo luogo la proposta non si configura come una crescita in continuità e in adiacenza al tessuto urbanizzato. Se infatti i lotti 1,2,3, sono effettivamente contermini all'edificato attuale, il lotto 4 e soprattutto i lotti 5,6,7 appaiono sconnessi e dunque non giustificabili. Si ritiene che il lotto 4 possa eventualmente far parte di una successiva proposta relativa all'ambito sub 2. Per quanto concerne i lotti 5,6,7 i problemi di forte pendenza, l'instabilità del versante, la sicurezza della galleria AV e gli impatti da essa derivanti, l'impatto paesaggistico nei confronti del crinale significativo, l'accessibilità veicolare inadeguata e l'assenza di percorsi ciclopedonali siano non superabili.

Pertanto si ritengono i lotti 5,6,7 non sostenibili.

Per quanto riguarda il lotto 4, si invita il Comune a inserirlo nel comparto sub 2 qualora venisse garantita la continuità dell'edificato.

Per quanto riguarda gli altri lotti N. 1,2,3 si ritiene l'intervento sostenibile a fronte del rigoroso rispetto delle seguenti indicazioni:

- dovrà essere rispettato il vincolo di inedificabilità per una fascia profonda 30 metri dal lato del binario più esterno della linea ferroviaria AV, presente in galleria sotterranea; il divieto di realizzazione di costruzioni è da estendersi agli spazi verdi privati interferenti e da specificarsi puntualmente. L'estensione della fascia di inedificabilità dovrà comunque essere verificata con certezza, a cura dell'Amministrazione Comunale, sulla base di documenti tecnici del tratto ferroviario in questione, da richiedersi a Trenitalia S.p.A.;
- la realizzazione della vasca di laminazione dovrà essere propedeutica o al massimo contestuale alla realizzazione del primo stralcio attuativo delle opere di urbanizzazione e/o del primo permesso di costruire degli edifici;
- la nuova rete di urbanizzazione, da connettersi alla rete fognaria pubblica esistente, dovrà essere verificata a cura del Gestore del Servizio Idrico Integrato. In considerazione delle note criticità della rete fognaria esistente, dovranno essere verificate anche le soglie di scolmo degli scaricatori di piena di emergenza esistenti a valle delle nuove immissioni ed, in caso di insufficienza, dovranno essere previsti e realizzati i necessari adeguamenti idraulici nei tempi di attuazione dell'intervento urbanistico;
- la superficie della nuova "isola ecologica" lungo la via Giardino dovrà essere meglio delimitata, anche con cordoli grigliati sul perimetro posto alla quota più bassa, al fine di una raccolta delle acque meteoriche di dilavamento limitata alle sole superfici a potenziale contaminazione; tale rete di raccolta dovrà essere comunque connessa alla rete nera separata di progetto;
- gli impianti di illuminazione esterna dovranno essere verificati ai sensi di quanto normato dalla LR 19 del 29/09/2003 e dalla DGR 1732 del 12/11/2015;
- terre e rocce di scavo dovranno essere gestite ai sensi del DPR 120/2017;
- in fase di approvazione dei progetti dovranno essere definite le modalità di gestione dei cantieri e le misure di contenimento delle polveri nonché la gestione delle acque meteoriche di dilavamento;
- si richiede che i 3 lotti vengano progettati in un'ottica di coordinamento edilizio per armonizzare i fronti esterni e le architetture, e che sia progettata e realizzata la connessione ciclopedonale alla rete comunale esterna al comparto;
- ogni lotto edificato dovrà essere corredato di DOIMA e di misurazioni acustiche post operam al fine di verificare il rispetto della II classe acustica;
- ogni lotto dovrà avere una quota di verde privato condominiale su terreno a permeabilità profonda pari ad almeno il 20% della superficie fondiaria compresa la parte coperta;
- consegna di un documento integrativo di approfondimento del disturbo alle persone e danno alle cose dovuto alle vibrazioni causate dal passaggio dei treni AV, sulla base di elementi tecnici forniti da Trenitalia.

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

PER LA RESPONSABILE
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA
Patrizia Vitali¹

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

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

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

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