

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 32016/2021

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

Istruttoria di VAS/ValSAT Oggetto: Procedimento Unico ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017 e s.m.i per il rilascio dell'Atto di Assenso finalizzato alla realizzazione della seguente opera: - Polo Sovracomunale Del Martignone, Progetto della Viabilità Principale - Rotatoria Anzola S.S. N.9 Via Emilia.

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Comune di Anzola dell'Emilia

PREMESSO CHE:

- con comunicazione del 17/02/2021, in atti al PG n. 10094/2021 della CM BO, il Comune di Anzola dell'Emilia ha indetto la Conferenza dei servizi decisoria, ai sensi dell'art.14 bis della L. 241/190 e s.m.i., da effettuarsi in forma semplificata e in modalità asincrona per l'attivazione del procedimento unico di cui all'oggetto ai sensi del comma 3 dell'art. 53 della L.R. 24/2017 e s.m.i. e ha reso disponibile la relativa documentazione;
- con comunicazione del 3/03/2021, in atti al PG n. 13267/2021 della CM BO, il Comune di Anzola dell'Emilia ha comunicato che, poichè alcuni enti hanno espresso difficoltà ad accedere alla visione dei documenti, al fine di poter richiedere integrazione è concessa una proroga di 10 giorni rispetto ai termini definiti dall'art.14 bis comma 2 della L.241/1990 e s.m.i.
- in data 10/03/21 la Città metropolitana di Bologna ha inviato al Comune di Anzola dell'Emilia una richiesta di integrazioni. In particolare ha chiesto di inquadrare territorialmente l'intervento in coerenza ai seguenti atti:
 - Accordo Territoriale per l'Ambito Produttivo Sovracomunale Martignone sottoscritto in data 20/04/2006;
 - Accordo di Programma siglato in data 23/07/2008;
 - Determinazione del Collegio di Vigilanza in data 16/10/2019.

In coerenza ed attuazione degli impegni assunti sopra richiamati e delle previsioni del PUMS della Città Metropolitana ha chiesto:

- che il progetto della rotatoria contempli adeguato attraversamento ciclopedonale in sicurezza sul braccio sud della rotatoria, bidirezionale, e quindi di larghezza utile minima pari a 3 mt, ricalcando parzialmente il tracciato dell'attuale Via Emilia, prestando particolare attenzione al ripristino/adeguamento dei fossi di guardia nei tratti di passaggio del percorso ciclabile;
- con riferimento al comma 1 dell'art. 53 della L.R. 24/17, evidenzia che il procedimento unico può essere attivato per l'approvazione del progetto definitivo o esecutivo di opere pubbliche, pertanto chiede di esplicitare se il progetto proposto si configuri come definitivo o esecutivo, specificandolo nell'oggetto del procedimento e nella fase di pubblicazione prevista dall'iter procedurale;
- in merito agli aspetti tecnico-funzionali del progetto rimanda alle valutazioni ed alla condivisione da parte dell'ente gestore della strada (ANAS).

Con riferimento agli elaborati relativi alla variante urbanistica ed alla contestuale Valsat chiede:

- di rinominare la tav. 10 – Sup. esproprio come elaborato costituente il POC di entrambi i Comuni interessati, quale “tavola localizzativa dell’opera comprensiva del piano particellare di esproprio”;
- di riportare in entrambi gli strumenti urbanistici comunali le contestuali fasce di rispetto dell’opera viaria prevista;
- di approfondire gli aspetti archeologici data l’interferenza con gli elementi della centuriazione e la fascia di 30 m dalla via Emilia;
- che il Comune procedente invii a questo Servizio le eventuali osservazioni pervenute al termine del periodo di deposito del progetto (in ottemperanza alla procedura amministrativa richiamata in premessa), con relativa proposta di controdeduzioni, oltre ai pareri degli altri Enti coinvolti, ai fini dell’espressione formale di questo Ente in merito alla variante urbanistica ed alla contestuale Valsat;

Ritiene inoltre necessarie le seguenti integrazioni specifiche e più in generale della Valsat:

- adeguato approfondimento relativo all’inserimento paesaggistico-ambientale (impianti vegetazionali per le aree a margine della rotatoria), al fine di mitigarne l’impatto sia in termini paesaggistici che climatici, prevedendo, ove compatibile con la sicurezza del traffico e nel rispetto del Codice della Strada, essenze a maggiore capacità di assorbimento di CO₂,
 - studi di Oikos in materia di acustica ambientale (richiamati nella relazione di Valsat), oltre ad una specifica integrazione in merito a tipologia e localizzazione dei dispositivi di mitigazione acustica che si intendono adottare,
 - integrazioni in merito al trattamento delle acque superficiali, con particolare riferimento alla eventuale necessità di opportuno impianto di disoleazione delle acque delle sedi stradali prima del conferimento allo scolo;
 - adozione di misure di contenimento dell’inquinamento luminoso, in relazione all’interferenza con l’ambito di protezione ai sensi dell’art. 13.7 del PTCP e della LR 19/2003 per l’osservatorio di San Giovanni in Persiceto.
- con comunicazione del 15/06/2021, in atti al PG n. 36014/2021 della CM BO, il Comune di Anzola dell’Emilia ha comunicato che in data 05/06/2021 con prot. 13664 sono state presentate le integrazioni richieste e che ai sensi dell’art.14 bis della L.241/1990 e s.m.i. sono riaperti i termini per l’invio del parere finale che dovrà essere depositato entro il giorno 25/06/2021. Ha inoltre comunicato un link al proprio cloud da cui scaricare la documentazione e ha richiesto di avviare il Procedimento Unico;
 - in data 29/06/21, con comunicazione in atti al proprio PG n. 39383/2021, la Città metropolitana di Bologna:
 - chiarisce che nella comunicazione del 15/06/21 il Comune di Anzola E. non ha dato riscontro a quanto richiesto dalla CM BO in merito a:
 - pubblicazione nel sito web degli enti titolari dei piani da variare e sul BURERT di avviso dell’avvenuto deposito con i contenuti di cui all’articolo 45, comma 3;
 - pubblicazione integrale del progetto sul sito web degli enti titolari dei piani da variare,
 - comunicazione dell’avviso avente i contenuti di cui all’articolo 45, comma 3, a coloro che risultino proprietari delle aree interessate;
 - chiede puntuale riscontro delle eventuali osservazioni pervenute nel periodo di deposito, di cui al punto precedente, e delle relative controdeduzioni;
 - chiede di trasmettere tutti i pareri pervenuti entro il termine fissato nella comunicazione in oggetto.

Evidenzia che, poiché il progetto comporta variante agli strumenti urbanistici, l'Atto del Sindaco metropolitano con cui la CM BO formalizzerà il proprio parere conclusivo dovrà essere comprensivo di parere motivato sulla Valsat, che potrà essere richiesto solo a valle di tutti i pareri ambientali conclusivi e delle eventuali controdeduzioni alle osservazioni pervenute. Chiede pertanto al Comune di trasmetterli formalmente.

Dalla ricezione di quanto sopra richiesto, i tempi istruttori non saranno inferiori a 3 settimane per la formalizzazione del parere conclusivo con Atto del Sindaco metropolitano, in considerazione dell'attivazione del contributo istruttorio di Arpa AACM per la Valsat.

Segnala infine problemi tecnici di accesso al cloud su cui sono state condivise le integrazioni e pertanto chiede la condivisione con diversa modalità o la comunicazione di specifiche credenziali di accesso al suddetto cloud.

- con nota del 30/06/2021, in atti al PG n. 39733/2021 della CM BO, il Comune di Anzola dell'Emilia ha comunicato che la data finale per la consegna dei rispettivi pareri è prorogata alla data del 15/07/2021 e che la proroga è da intendersi estesa a tutti gli enti che ancora non hanno depositato i rispettivi pareri;
- con comunicazione del 16/08/2021, in atti al PG n. 49328/2021 della CM BO, il Comune di Anzola dell'Emilia ha trasmesso i seguenti chiarimenti:
 - Il progetto non è esecutivo ma è definitivo, affinché il progetto sia definitivo il tecnico dovrà produrre elaborati ai sensi del Dlgs 50/2017 e s.m.i.,
 - Il tecnico produrrà gli elaborati nella fase successiva alla conclusione della CDS.
 - Il progetto della pista ciclabile prevista dall'Accordo origine sarà presentato, come definitivo dal Collegio di Vigilanza, nella fase successiva alla realizzazione della rotonda;
 - ANAS esprimerà il proprio parere solo sul progetto esecutivo e dopo aver firmato la convenzione prevista tra ANAS ed ente pubblico.
 - Il completamento delle tavole di Variante agli strumenti urbanistici sono state inviate dal tecnico incaricato in data 07/07/2021.
 - con l'integrazione del 07/07/2021 sono stati trasmessi gli adeguamenti al Piano Parcellare;
 - Per quanto riguarda le aree intercluse saranno oggetto di progetto esecutivo in quanto non sono interessate da espropri né da varianti agli strumenti urbanistici, ma riguardano solo l'accessibilità alla Strada Stadale e saranno affrontati da ANAS in fase successiva
 - Per la Tutela Archeologica, la Soprintendenza ha espresso parere sospensivo in attesa che il soggetto attuatore attivi le procedure d'accertamento e tutela.

Ha inoltre comunicato il link al proprio cloud da cui scaricare gli elaborati integrativi.

- con nota del 22/09/2021, in atti al PG n. 55957/2021 della CM BO, il Comune di Anzola dell'Emilia ha trasmesso i pareri inviati dagli enti interessati e ha comunicato la sospensione dei termini della Conferenza di Servizi in forma semplificata e in modalità asincrona, contestualmente al procedimento unico ai sensi dell'art 53 della L.R.24/2017, richiedendo alla Città metropolitana di Bologna l'espressione del parere di cui al comma 9 dell'art. 53, a seguito del quale verrà adottata la determinazione motivata di conclusione della conferenza di servizi. Ha infine precisato che al termine del periodo di deposito per la libera consultazione da parte dei soggetti interessati (previsto in data 31/10/2021) questa amministrazione darà riscontro delle eventuali osservazioni pervenute.
- con nota del 27/10/2021, in atti al PG n. 63957/2021 della CM BO, il Comune di Anzola dell'Emilia ha trasmesso le integrazioni volontarie pervenute in data 22/10/2021 e registrate con prot. 25944 del 23/10/2021 e il parere di competenza tecnica sul progetto definitivo espresso con nota prot. 26135 del 26/10/2021 dal Direttore dell'Area Tecnica Lavori Pubblici, Ambiente e Manutenzioni del Comune di Anzola dell'Emilia. Ha specificato che la documentazione integrativa non comporta variazione sostanziale al progetto depositato

costituendo altresì un chiarimento/migliore esplicitazione del progetto medesimo.

- con e-mail del 16/11/2021, in atti al PG n. 68633/2021 della CM BO, il Comune di Anzola dell'Emilia ha trasmesso le osservazioni pervenute durante il periodo di deposito e le controdeduzioni alle stesse.
- con comunicazione del 18/11/2021 in atti al PG/2021/178010, 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 3/12/2021;
- sono stati richiesti i pareri dei seguenti soggetti competenti in materia ambientale, come individuati dall'Autorità procedente:

Azienda USL

ARPAE

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio

ENAC

Enel

Hera SpA

Consorzio della Bonifica Burana

Consorzio della Bonifica Renana

Polizia Locale Intercomunale

Geovest S.r.l.

Servizio Edilizia del Comune di Anzola dell'Emilia Ufficio Lavori Pubblici e Ufficio Verde

Vigili del Fuoco – Comando Provinciale Bologna

Comune di Bologna

Comune di Castelfranco Emilia

Comune di Valsamoggia

Comune di Zola Predosa

Comune di San Giovanni in Persiceto

Comune di Calderara di Reno

Comune di Sala Bolognese

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/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PTCP/ART_53_PROCEDIMENTI_UNICI/PU_ROTATORIA_MARTIGNONE

- 0_REL TECNICA agg15-10-21
- 17_Relazione trasportistica 27-10-21
- Gestione Terre e Rocce Scavo 10-8-21
- Nota Integrativa Valsat 10-8-21
- REL IDRAULICA 10-8-21
- Rel_GEO_10-8-21
- RELAZ InterARCHEO 10-8-21
- relazione albero tutelato 10-8-21
- relazione integrativa 10-8-21
- Relazione di compatib idraulica 10-8-21
- relazione paes all D 10-8-21
- relazione tecnica 10-8-21

- Tav 01 - ortofoto 27-10-21
- Tav 02 - Planimetria progetto 27-10-21
- Tav 11 - fotoinserimento render 27-10-21
- Valsat 10-8-21
- Variante PSC_Valsat 10-8-21
- verbale CQAP 12-11-2020

La nuova rotatoria di progetto è prevista in corrispondenza dell'innesto dell'esistente variante alla S.S. n. 9 – Via Emilia e di Via Tombetto (in Comune di Valsamoggia, loc. Crespellano) strade catalogate ai sensi del D.M. n. 6792 del 05/11/2001, del tipo C1 – Extraurbana secondaria (ex tipo IV CNR), con velocità di progetto compresa tra 60 e 100 Km/h.

La sezione stradale presenta caratteristiche costanti lungo tutto il percorso, con una carreggiata di 10,50 mt, formata da una corsia per ogni senso di marcia di 3,75 mt e da due banchine di 1,50 mt ciascuna, fiancheggiata su entrambi i lati da un "ciglio erboso" di 0,50 mt.

La rotatoria prevista in progetto ha le seguenti dimensioni planimetriche:

- forma circolare con diametro della corona giratoria di 80 mt;
- larghezza della corona giratoria di 10,50 mt;
- diametro dell'isola centrale di 59,00 mt;
- larghezza corsia d'ingresso di 3,75 mt ad una corsia;
- larghezza corsia d'uscita di 4,50 mt;

Gli elementi che la contraddistinguono sono:

- la sistemazione dell'isola centrale a verde, con bordi non sormontabili;
- la priorità di circolazione nell'anello rispetto ai bracci

La progettazione della rotatoria ha consentito la verifica dei raggi di deflessione delle traiettorie in attraversamento, dei raggi in entrata ed in uscita e dei raggi interni dell'isola centrale necessari per agevolare l'iscrizione degli autobus e dei veicoli pesanti previsti.

Per la rotatoria in progetto l'isola centrale ha un diametro di 59,00 mt e sarà sistemata a verde.

Il numero di veicoli medi, nei periodi diurni e notturni è stato determinato in accordo con lo "Screening del progetto di variante alla S.S. n. 9 via Emilia in Comune di Crespellano", contenuto all'interno della relazione di Screening Ambientale del progetto.

Alla luce di quanto sopra riportato si può stimare un TGM medio pari a circa 17.000 veicoli al giorno con un traffico pesante pari al 30%.

La rotatoria e la viabilità di raccordo alla viabilità esistente sarà realizzata nella zona industriale Palazzina posta ad ovest del capoluogo di Anzola dell'Emilia (BO); lo svincolo sud, di interconnessione della rotatoria con la Via Tombetto, ricade invece nell'adiacente comune di Valsamoggia - territorio di Crespellano; più precisamente l'area si colloca in corrispondenza dell'inizio della Variante alla S.Sn. n. 9 – Via Emilia e di via Tombetto, ed interesserà anche parte dell'area agricola presente a nord-est dell'incrocio.

Il contesto di riferimento è rappresentato da una zona industriale posta lungo la Via Emilia, al confine tra i due comuni di Anzola e Valsamoggia.

È una zona pianeggiante di media pianura, ad andamento sub-orizzontale, con una debolissima pendenza verso NE e con quote che, in corrispondenza dell'area, sono prossime a 38-39 m s.l.m.; l'area si presenta priva di vegetazione arborea o arbustiva, se non per radi esemplari in affiancamento ai corsi d'acqua.

La rotatoria e la viabilità di raccordo interesseranno il sedime dello Scolo Crocetta, del Rio Carpineta e del fosso stradale che scorre in affiancamento alla Via Emilia.

Il progetto in esame prevede la realizzazione di una nuova intersezione a rotatoria a 4 rami ad ovest del centro abitato di Anzola, in corrispondenza dell'inizio della Variante alla S.S n. 9 – Via Emilia e di via Tombetto, al confine tra i comuni di Anzola dell'Emilia e Valsamoggia.

L'intervento, oltre ad interessare la viabilità esistente, si estenderà anche sulla porzione meridionale del campo agricolo adiacente sul lato nord-est dell'incrocio, su parte del piazzale del comparto industriale a nord-ovest e su parte del piazzale a sud, al fine di permettere la realizzazione della rotatoria e delle opere accessorie.

Vincoli e Tutele

PSC Anzola

Con riferimento alla Classificazione del territorio comunale, l'intervento ricade all'interno dei seguenti ambiti:

Territorio Urbanizzato - Art. 31 Ambiti a prevalente destinazione produttiva in corso di attuazione (AP):

Art. 36 Territorio rurale Ambiti agricoli ad alta produttività (AVA)

Con riferimento alle tutele degli elementi d'interesse ambientale, naturale e paesaggistico si segnala l'interferenza con i seguenti elementi:

Art. 49 – Alvei attivi ed invasi di bacini idrici:

Art. 54 – Fasce di tutela delle acque pubbliche ai sensi del D. Lgs 42/2004 art. 142 comma 1 lett. c)

Art. 58 – Dossi e paleovalvei

Si segnalano i seguenti elementi di tutela:

Art. 23 – tutela archeologica della via Emilia

Art. 24 - Zone di tutela degli elementi della centuriazione

Art. 26 – Ambiti di particolare interesse storico

Art. 28 Viabilità storica

Art. 29 Canali storici

Art. 46 bis - Alberi monumentali e di rilevanti dimensioni

Non vengono individuati nodi ecologici semplici o complessi, zone di rispetto, corridoi ecologici, o connettivi ecologici, nell'area interessata dalla realizzazione dello svincolo e della viabilità di connessione alla viabilità esistente.

PSC Crespellano/Valsamoggia

Con riferimento alla Tav. AB.PSC.1.1a "Tutele e vincoli relativi al sistema idrografico e alla rete ecologica" del PSC, l'area, posta entro la zona d'interferenza con ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, non risulta interessata da elementi di vincolo.

Con riferimento alla Tav. AB.PSC.1.2a "Tutele e vincoli relativi al sistema idrogeologico" del PSC, sull'area di variante non si segnalano elementi di vincolo relativi al sistema idraulico o idrogeologico. Per quanto riguarda più specificatamente le modalità gestionali delle acque meteoriche, nella tavola suddetta l'area è inclusa all'interno dell'Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura (art. 4.8 PTCP).

Con riferimento alla Tav. AB.PSC.1.3a "Tutele e vincoli relativi al sistema delle risorse storico culturali, naturali e paesaggistiche - rispetti" del PSC, sull'area di variante si segnalano i seguenti vincoli:

Art. 2.36 PSC e Art. 8.2 del PTCP – Elementi della centuriazione e Fasce di rispetto della

centuriazione

Art. 8.2e del PTCP – Fascia di rispetto archeologico della via Emilia

L'area è inoltre compresa entro i perimetri delle mappe di vincolo e limitazione agli ostacoli ed ai pericoli alla navigazione aerea relative all'Aeroporto G. Marconi.

Da quanto sopra riportato si evince che le Carta dei Vincoli dei vigenti PSC dei due territori comunali interessati, non evidenziano elementi ostativi all'attuazione degli interventi previsti di realizzazione di una rotatoria e relativa viabilità di collegamento alla viabilità esistente.

PUMS

Il Piano non riporta alcuna previsione riguardo alla viabilità interessata dall'intersezione, identificata come "Rete di base di interesse regionale – tratti esistenti" (la SS9) e "Principali strade urbane o prevalentemente urbane di penetrazione, scorrimento e distribuzione" (il tracciato storico della via Emilia).

Il ramo sud della Rotatoria si presta nel progetto al raccordo con una viabilità di collegamento tra la SS9 e la "Tangenziale sud" al polo industriale PMI, prevista nella pianificazione precedente (PMP e PTCP), non più confermata negli strumenti attualmente in vigore (PTM approvato il 12/05/2021; PUMS); tuttavia la necessità di migliorare le prestazioni e la sicurezza di tale intersezione risultano attuali e ne giustificano la realizzazione.

PTM

Dall'esame della tavola del PTM si nota come non sia più presente la previsione del completamento della variante sud della via Emilia, che si sarebbe dovuta innestare nella rotatoria oggetto della presente valutazione.

La rotatoria in oggetto non è strettamente connessa alla previsione viabilistica non confermata dal PTM, in quanto funzionale comunque alla soluzione organica di una intersezione tra tangenziale di Anzola e via Emilia particolarmente critica nelle condizioni attuali. Allo stato attuale l'intersezione presenta geometrie complesse, flussi articolati e poco razionali con interferenze che generano scarsa fluidità del traffico ed aumentano il rischio di incidentalità.

In tal senso la realizzazione di una rotatoria a quattro rami risolve tutte le criticità in essere, favorendo anche la riduzione della velocità per i flussi della tangenziale diretti ad ovest, ora privi di limitazioni fisiche, in un punto critico della viabilità.

Il ramo sud della rotatoria, che sarebbe diventato l'innesto della variante sud della via Emilia, rimane comunque funzionale alla connessione di via Tombetto, che manterrà un rango di viabilità locale senza modificazione dei flussi di traffico su di essa.

Tav. 2:

Aree agricole della Pianura Alluvionale art. 16_18

Zone di tutela di elementi della centuriazione art. 18_47

Tav.3:

Controllo degli apporti d'acqua

PGRA: Scenario P2 derivato dal Reticolo Naturale Principale e dal Reticolo Secondario di Pianura art. 30

Tav. 4: Aree suscettibili di effetti locali: Area B-Depositi di margine appenninico-padano art. 28

Tav. 5: Fascia di connessione collina/pianura (direttrice Via Emilia) art. 17_18_47

VALSAT

Viabilità e traffico

Lo studio si è basato sui dati desunti da precedenti analisi, in cui con l'impiego di opportuni modelli di simulazione del traffico alla macro e alla microscala sono stati stimati i flussi di traffico in uno scenario di riferimento futuro conseguente alla realizzazione delle opere in corso di realizzazione e in progetto, con particolare riferimento alla realizzazione della bretella di collegamento tra il nuovo casello sulla A1 e la via Emilia, alla realizzazione della variante a sud della via Emilia per la sola parte ovest legata all'attuazione dei nuovi comparti produttivi RA.1 e RA.2 dell'ambito del Martignone nonché dello Stabilimento PMI.

Lo Studio effettua:

- la costruzione dello scenario di traffico di riferimento futuro, a partire dal modello di macrosimulazione già utilizzato nel precedente studio, con aggiornamento al completamento della variante a sud della Via Emilia e connessione alla nuova rotonda in progetto;
- la simulazione a livello macro, tramite l'assegnazione alla rete completa dello scenario di domanda veicolare futura, da cui desumere i flussi di traffico che interesseranno la nuova rotonda;
- la verifica dell'efficienza della nuova configurazione a rotonda, con l'impiego di un modello di microsimulazione (Vissim), determinandone il livello di servizio (LOS) nell'ora di punta, sulla base dello schema progettuale della nuova rotonda da realizzare, forniti dal progettista, e confronto con lo stesso scenario di traffico futuro applicato alla configurazione attuale dell'intersezione.

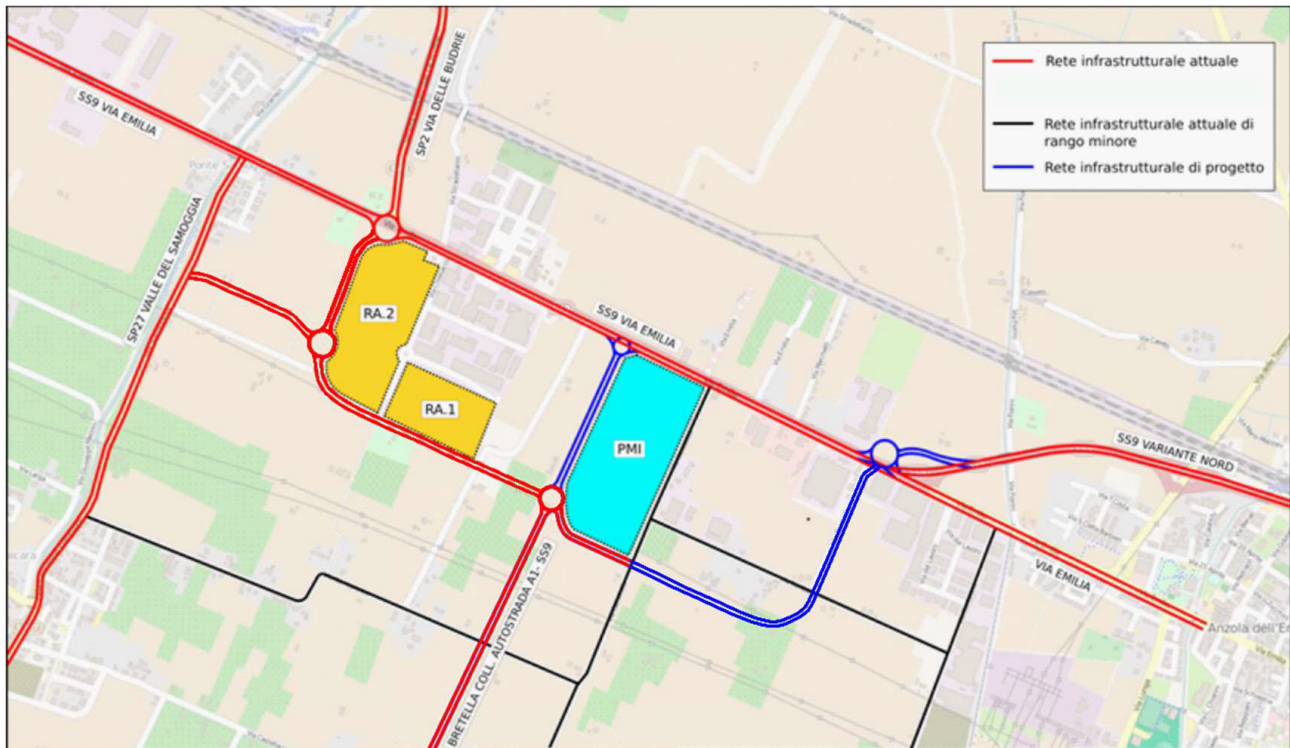
Nell'ambito oggetto di studio, la maglia della viabilità principale è costituita attualmente dalla SS n°9 via Emilia, con la già realizzata Variante nord sul lato orientale e le due direttrici nord sud costituite dalle provinciali SP2 delle Budrie e SP27 Valle del Samoggia sul lato occidentale.

Negli anni sono poi stati redatti i progetti delle opere da realizzare nell'ambito di studio, che sono stati presi in considerazione per la costruzione dello scenario futuro di riferimento per svolgimento delle verifiche da effettuare. Questi progetti sono:

- il progetto della viabilità principale – stralcio 1, del Polo Sovracomunale del Martignone nei comuni di Crespellano (oggi Valsamoggia) e di Anzola dell'Emilia, redatto nel 2011, la cui planimetria generale è riportata nell'immagine che segue;
- la proposta di risoluzione dell'intersezione mediante rotonda tra la viabilità di collegamento tra il nuovo svincolo autostradale e S.S.9 "Via Emilia" e viabilità del Polo Industriale Martignone, redatto da Politecnica su richiesta del Committente.

Sulla base di questi elementi, nello studio precedente era stato costruito come scenario futuro di riferimento uno scenario intermedio, rispetto allo schema infrastrutturale definitivo previsto dalla pianificazione provinciale, che vedeva il completamento delle opere in corso di realizzazione, in particolare la bretella di collegamento con il casello e il tratto ovest della variante sud alla via Emilia, e l'attuazione dei due comparti RA.1 e RA.2 del Martignone e lo stabilimento del PMI.

Ai fini del presente studio lo scenario di riferimento intermedio, considerato nello studio precedente, è stato integrato con la parte est della variante sud alla via Emilia, di connessione tra la bretella di collegamento con il nuovo casello della A1 e l'intersezione su cui si progetta la nuova rotonda sulla via Emilia.



Questo scenario è stato assunto per le verifiche dell'intersezione e simulato con il modello di traffico per ottenere i flussi dell'ora di punta con cui effettuare le verifiche sul livello di prestazioni fornite dalla nuova rotatoria in progetto.

Come domanda ai flussi già presenti sulla rete erano stati aggiunti i flussi con origine-destinazione nei comparti RA.1 e RA.2 del Martignone e nello stabilimento PMI; questi flussi, considerando l'ora di punta del mattino tra le 7.30 e le 8.30, per i comparti RA.1 e RA.2 sono pari a circa 655 veicoli in ingresso e 365 in uscita; mentre per il comparto PMI sono pari a circa 514 veicoli in ingresso e 514 in uscita.

Il modello di simulazione è stato aggiornato inserendovi il completamento della variante a sud della via Emilia, di connessione tra la bretella di collegamento con il nuovo casello della A1 e la nuova rotatoria sulla via Emilia, trasformata a quattro rami; inoltre è stata eseguita l'assegnazione delle matrici di domanda alla rete ottenendo i valori di riferimento del traffico sulla rete stradale utili allo svolgimento delle verifiche della nuova intersezione con il modello di microsimulazione.

Sulla base dei risultati ottenuti si può concludere che la soluzione a rotatoria proposta dal progetto sia migliorativa, in termini di livello di servizio e quindi di efficienza, a parità di flussi di traffico, rispetto alla soluzione canalizzata presente nello scenario attuale.

Rumore

L'analisi fa riferimento alle valutazioni acustiche contenute nella Relazione di Screening Ambientale relativa alla Realizzazione della Variante alla SS n.9 Emilia (di cui la rotatoria in esame fa parte), redatta da Oikos nel 2008: occorre tenere quindi presente che l'oggetto di tale Screening è un intervento assai più ampio della rotatoria, la quale (al contrario dell'intera Variante) non genera modifiche ai flussi di traffico ma unicamente un diverso disegno dell'asse stradale su cui tali flussi transitano.

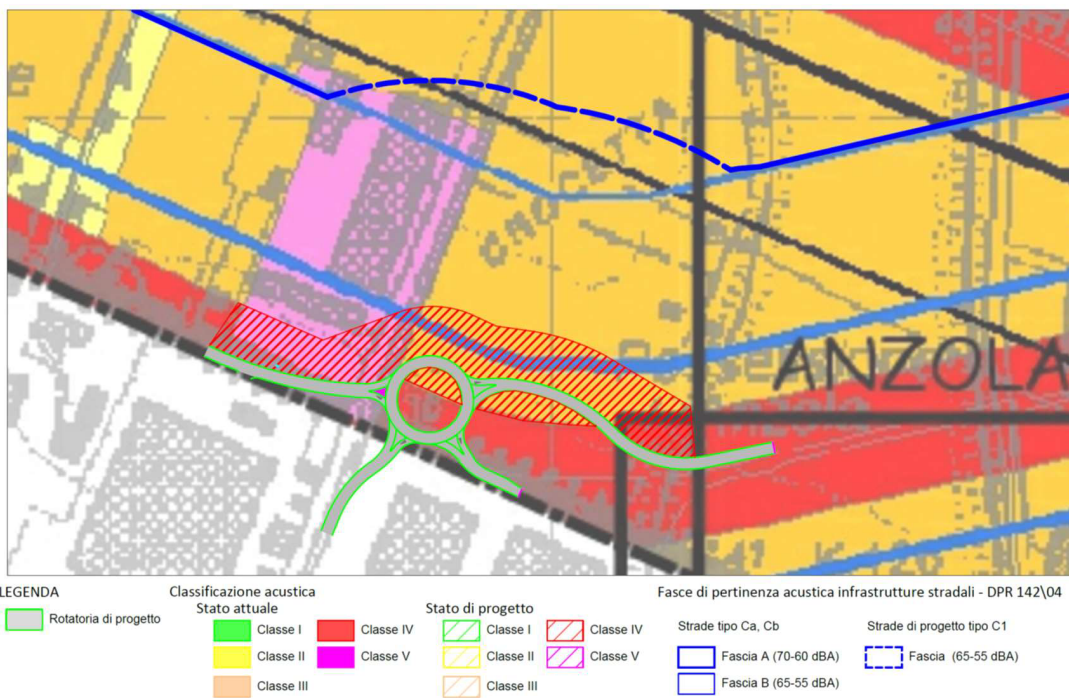
La nuova rotatoria di progetto è prevista in corrispondenza dell'innesto dell'esistente variante alla S.S. n. 9 – Via Emilia, sulla stessa via Emilia e Via Tombetto strade catalogate ai sensi del D.M. n.

6792 del 05/11/2001, del tipo C1 – Extraurbana secondaria (ex tipo IV CNR).

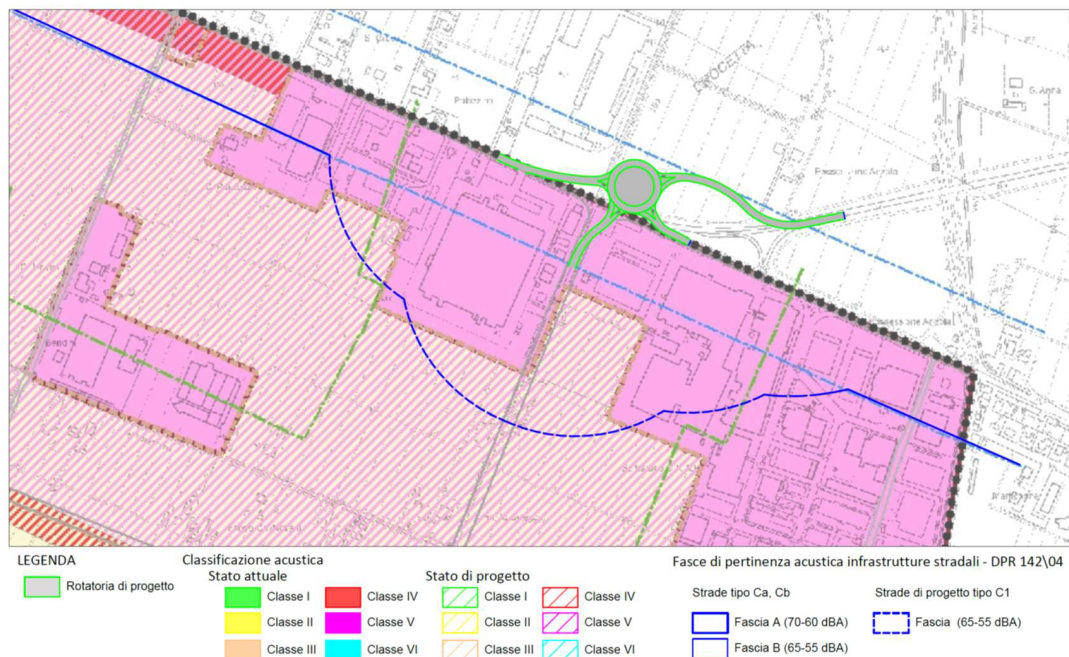
Pertanto, sulla base del DPR 142/04 che fissa i limiti acustici relativi alle fasce di pertinenza stradale entro le quali il rumore generato dall'infrastruttura stradale va valutato separatamente dalle rimanenti sorgenti, si ha per l'infrastruttura di progetto una fascia di pertinenza pari a 250 m all'interno della quale valgono i limiti 65-55 dB(A), considerando separatamente i contributi dell'infrastruttura.

Si riportano di seguito due immagini contenenti la proposta di modifica delle Classificazioni Acustiche di Anzola e Valsamoggia, relative alla rotatoria di progetto.

ANZOLA



VALSAMOGGIA



La velocità media dei veicoli leggeri e pesanti è stata assunta pari a 50 km/h su tutta la viabilità, ad esclusione delle rotatorie dove è stata posta uguale a 30 km/h. è stato ipotizzato asfalto fonoassorbente (-3dBA) per tutti i tratti stradali di nuova realizzazione.

Si riportano unicamente considerazioni in merito allo scenario post operam valutato nello Screening Oikos, poiché lo scenario ante operam rappresenta l'assenza dell'intera variante e non soltanto della rotatoria.

Il clima acustico nella situazione post operam è stato ricostruito mediante il software SOUNDPLAN, in corrispondenza di ricettori puntuali localizzati in corrispondenza di edifici residenziali esistenti nell'intorno dell'intervento e potenzialmente influenzati dalle modifiche introdotte dal progetto.

Una prima verifica acustica effettuata nello Screening Oikos ha evidenziato la necessità di prevedere mitigazioni acustiche sulla viabilità di progetto a protezione di alcuni ricettori, dove sono emersi superamenti dei limiti di norma causati comunque dalle ricadute dell'intera Variante alla SS n.9.

Seppur non legate all'intervento in oggetto (rotatoria) il quale non necessita di mitigazioni, si riportano di seguito le considerazioni effettuate nello Screening in merito ai livelli acustici sui ricettori sotto le varie condizioni.

In particolare, per il ricettore R4 sono emersi superamenti sia nel periodo diurno che in quello notturno. Una prima ipotesi mitigativa ha visto l'impiego di asfalto fonoassorbente sui rami della Variante (non è previsto asfalto fonoassorbente nella rotatoria di progetto anche in considerazione della ridotta velocità di marcia dei veicoli che ne rende trascurabile l'effetto di riduzione acustica).

Le mitigazioni consistono in barriere verticali di altezza pari a 3,5m.

In merito al ricettore R3 la rotatoria di progetto non apporta incrementi acustici in quanto non modifica i flussi di traffico ed in aggiunta li allontana dal ricettore, riducendo anche le velocità di marcia.

Per il ricettore R4 invece, la mitigazione proposta è sufficiente a far rientrare i livelli acustici nei limiti di norma, superamenti, si ricorda, non strettamente legati alla rotatoria di progetto che non modifica in alcun modo i flussi di traffico circolanti in sua assenza.

La barriera è di lunghezza pari a 245m.

Aria

In base alla zonizzazione descritta nel PAIR 2020, il progetto risulta all'esterno dell'agglomerato di Bologna, ma ricade all'interno della Pianura Est, nelle zone di superamento PM10 ed NO2.

La fonte principale di inquinamento atmosferico nell'area di intervento è costituita quindi sia dal traffico veicolare, in particolare la sorgente più impattante è rappresentata dalla via Emilia, sia dalle emissioni provenienti dal comparto industriale.

Si può affermare che la situazione atmosferica relativa all'area oggetto di studio data la SS9 e la vicinanza del comparto industriale "Palazzina", potrebbe essere interessata, in particolari condizioni meteo sfavorevoli, da fenomeni di concentrazione tali da poter comportare un superamento dei limiti.

Dal punto di vista geografico, l'area si trova in un'area pianeggiante di carattere agricolo ed attigua a zone produttive, con scarsa presenza di residenze.

Come detto un contributo significativo alle emissioni di inquinanti nell'area è quello dato dai veicoli transitanti lungo la strada statale 9.

I flussi veicolari circolanti sulla via Emilia sono i medesimi nei due scenari, ante operam e post operam. Quindi si desume che il progetto non porti ad un peggioramento delle condizioni atmosferiche in termini di inquinanti.

Gli effetti della rotatoria inoltre, ancorché non particolarmente significativi, determinando una fluidificazione lenta dei veicoli e riducendo la lunghezza delle code, sono positivi in termini di emissioni in atmosfera.

Suolo e sottosuolo

I contenuti del presente paragrafo faranno riferimento alle specifiche relazioni prodotte da Geo Group nel Marzo 2020 e Relative allo “Studio del terreno di fondazione inerente alla realizzazione di una nuova rotatoria e di un nuovo tratto stradale nel Comune di Anzola dell'Emilia (BO)”, Relazione Geologica, Relazione Geotecnica, Analisi di pericolosità sismica locale e all'elaborato Gestione delle terre e rocce da scavo derivanti dagli interventi di realizzazione di una nuova rotatoria e un nuovo tratto stradale da eseguire in Via Emilia nel Comune di Anzola Emilia (BO), a cui si rimanda per gli approfondimenti specialistici.

Dal punto di vista geomorfologico l'area si colloca nella zona marginale di un paleodosso tutelato dal PSC, la cui forma è stata tuttavia resa poco riconoscibile dai numerosi interventi antropici presenti nell'area.

Non sono emersi altri elementi degni di nota: l'area è completamente pianeggiante con una leggera inclinazione in direzione nord-est in concordanza con l'andamento della pianura padana.

La progettazione della rotatoria e dei raccordi con la viabilità esistente sarà eseguita nel rispetto delle normative sismiche vigenti (NTC 2018).

Nella realizzazione della rotatoria sarà previsto il tombamento di circa ulteriori 50 m dello scolo Crocetta, con relativa pulizia e sistemazione delle sponde, così da assicurare le migliori condizioni di stabilità ed integrità.

Nella realizzazione dell'infrastruttura si prevede di riutilizzare quanto più possibile il terreno di scavo movimentato, risultato idoneo al riutilizzo in loco, in quanto privo di contaminazioni, come certificato dall'apposita indagine eseguita; tale impiego consentirà da un lato, di contenere, quanto più possibile, l'impiego di materiali importati dall'esterno del cantiere e, dall'altro, di evitare il conferimento dei materiali di risulta in aree esterne. Lo stesso terreno di fondazione sarà impiegato come sottofondo previa stabilizzazione, evitando pertanto il ricorso a materiali con caratteristiche fisico-meccaniche più idonee, che sarebbe necessario importare nel sito di cantiere.

Il sito infine si colloca al limite settentrionale di un'area cartografata come “paleodosso” dal PSC comunale, che prescrive che “al fine di salvaguardare le caratteristiche altimetriche, preservare le morfostrutture e non pregiudicare la funzione di contenimento idraulico dei dossi, non possono essere previsti interventi infrastrutturali che comportino rilevanti modificazioni morfologiche e la realizzazione di infrastrutture comprenderà l'adozione di accorgimenti costruttivi tali da garantire una significativa funzionalità residua della struttura tutelata sulla quale s'interviene”. L'infrastruttura interesserà il paleodosso nella sua posizione settentrionale, già intensamente antropizzata, dove risulta sia poco riconoscibile la forma originaria che la funzionalità. L'intervento non comporterà, in ogni caso, rilevanti modifiche alla morfologia esistente.

Sulla base di quanto emerso, si può ritenere che l'intervento in progetto sia coerente con gli obiettivi del PSC di Anzola dell'Emilia, per quanto riguarda la componente analizzata.

Acque superficiali e sotterranee

I contenuti del presente paragrafo fanno riferimento alla Relazione di Compatibilità idraulica prodotta dal dott. Geol. Franchi Valeriano nel Marzo 2020 a supporto del Procedimento Unico ex art. 53 L.R. 24/2017 per la realizzazione di una rotatoria nei comuni di Anzola dell'Emilia e Valsamoggia, a cui si rimanda per gli approfondimenti specialistici.

L'intervento in oggetto è ricompreso nel bacino idrografico di pianura del Fiume Reno e, più precisamente, nel bacino delle Acque Basse, interposto tra il corso del Torrente Samoggia ad ovest e il Torrente Ghironda ad est. In tale area, le acque superficiali vengono convogliate, attraverso una serie di canali, scoline e fossi verso nord nel Torrente Samoggia, il quale confluisce nel Fiume Reno ancora più a nord.

Nello specifico, l'area si pone ad ovest del Torrente Martignone, che scorre poche centinaia di

metri ad est dell'area in esame ed è attraversata dal Rio Carpineta e dallo Scolo Crocetta che scorrono entrambi verso i quadranti settentrionali. Questi tre corsi d'acqua fanno parte della rete di competenza del Consorzio della Bonifica Renana. Il primo scorre per un tratto tombato al di sotto della zona produttiva a sud della Via Emilia, per poi riemergere e scorrere a cielo aperto a nord dell'attuale svincolo della Variante alla S.S. n. 9; il secondo scorre a cielo aperto sul lato est di Via Tombetto e prosegue oltre il tracciato della Via Emilia attraversandolo mediante un manufatto in cemento.

Il bacino del Torrente Samoggia si estende per un'area totale di 369,3 km², nella porzione più occidentale del bacino del Fiume Reno sino al confine con il bacino del Fiume Panaro, affluente di destra Fiume Po; il suo reticolo a scolo naturale, conta, oltre al T. Samoggia stesso, altri due corsi d'acqua maggiori (classificati come principali): il T. Ghiaia di Serravalle, affluente di sinistra che si unisce al Samoggia a Monteveglio ed il T. Lavino, che confluisce in destra Samoggia, in pianura all'altezza di Sala Bolognese, in località Forcelli. In pianura i corsi d'acqua sono generalmente confinati da argini le cui altezze crescono scendendo verso valle e lo scolo delle acque è quasi completamente regolato da canali e opere di bonifica; in particolare la porzione a deflusso regolato copre poco meno di un terzo del totale del bacino (circa 110 km²) e riguarda i sottobacini del Rio Stradellazzo, del Rio Martignone e Marciapesce, del Canale Consorziale delle Acque Basse Forcelli e del Torrente Ghironda; fanno parte del bacino di pianura anche i Rii con deflusso naturale Gozzadina e Galvana.

Il Torrente Ghironda, che confluisce nel Torrente Lavino poco prima che quest'ultimo confluisca nel Torrente Samoggia, nasce nelle prime colline bolognesi in Comune di Zola Predosa, a 250 m di altitudine. Prima di arrivare nel Comune di Anzola, riceve da sinistra il suo più importante affluente, il Torrente Podice. Ha regime marcatamente torrentizio, una lunghezza di circa 18 km e scola un bacino idrografico di circa 31 km².

Il bacino idrografico nel quale si colloca l'area in esame è caratterizzato dalla presenza di argille con evidenti caratteristiche d'impermeabilità, alle quali vanno aggiunte le numerose modifiche che la mano dell'uomo ha eseguito sul territorio (zone impermeabilizzate da abitazioni, zone produttive, strade, parcheggi ecc.); tali aspetti, naturali ed antropici, hanno costretto nel tempo a molteplici interventi di modifica dei corsi d'acqua e delle loro caratteristiche naturali, al fine di migliorarne la portata idraulica ed evitare esondazioni alluvionali con relativi danni a centri abitati, zone industriali e terreni agricoli.

Nella progettazione dell'intervento è stato rispettato il principio dell'invarianza idraulica finalizzato a salvaguardare la capacità ricettiva del sistema idrico e a contribuire alla difesa idraulica del territorio; in tal senso è stato previsto un volume di laminazione complessivo pari a 713,4 m³, che sarà ricavato mediante il sovradimensionamento dei fossi di guardia consentendo pertanto l'accumulo di un volume complessivo maggiore quindi rispetto al volume richiesto dalla normativa (almeno 500 mc per Ha di superficie impermeabilizzata). Lo scarico delle acque meteoriche nel ricettore finale avverrà mediante l'ausilio di quattro punti di immissione, dotati ciascuno di regolazione tarata per una portata di scarico massima complessiva pari a 8,67 l/s, inferiore ai 10 l/s Ha di superficie impermeabilizzata richiesti.

L'intervento in progetto oltre ad interessare le arterie stradali esistenti, interesserà anche in parte una porzione dell'area agricola che si sviluppa verso nord-ovest, mentre verso ovest e sud, andrà a coinvolgere un'area già urbanizzata e nello specifico, un'area occupata dal piazzale di un capannone industriale a nord-est e dai tracciati stradali esistenti della Via Emilia, della sua Variante e di Via Tombetto; l'aumento della superficie impermeabilizzata in conseguenza della realizzazione dell'intervento, non sarà pertanto significativo rispetto alla situazione già esistente. Le superfici impermeabili occupate dalla nuova rotatoria, dalle nuove sedi stradali e dalle opere accessorie, copriranno un'area di circa 9.000 mq.

Sotto il profilo idrogeologico, l'area d'indagine ricade all'interno della conoide alluvionale del fiume

Samoggia in una zona tuttavia di convergenza con quella del fiume Reno. La falda superficiale presenta una soggiacenza abbastanza regolare, con valori mediamente compresi tra 1.00 m e 3.00 m di profondità dal piano di campagna, come riportato nel PSC e confermato dalle misurazioni eseguite in occasione dell'esecuzione della campagna geognostica del marzo 2020; l'alimentazione avviene tramite l'infiltrazione delle acque meteoriche dalla superficie.

Per l'acquifero profondo, dalle misure effettuate nell'ambito del Quadro conoscitivo del PSC associato (Franchi, 2008) si rileva un livello statico che si attesta a profondità variabili mediamente comprese tra 15,00 m ed i 30,00 m dal piano campagna. I sondaggi geognostici eseguiti per la redazione della relazione geologica a cura dello studio Geo Group, hanno evidenziato la presenza sino alla profondità di 20 m di sedimenti fini argilloso limosi, la cui presenza è possibile ipotizzare sino alla profondità di circa 80.00 m dal p.d.c., sulla base dei dati bibliografici di pozzi perforati in aree prossime a quella in studio, presenti nella banca dati del SIT della RER.

Non si segnalano infine per l'area in esame elementi di tutela della risorsa idrica sotterranea derivanti da strumenti sovraordinati (PTCP, PSC).

In considerazione delle caratteristiche specifiche dell'intervento in progetto e del contesto territoriale in cui esso si inserisce, gli effetti ambientali maggiori si concentreranno prevalentemente nelle fasi di allestimento dei cantieri e di realizzazione dell'opera, in corrispondenza delle quali si ritiene che si manifestino le maggiori criticità per quanto riguarda il sistema idrico.

Nel periodo di esercizio, infatti, l'infrastruttura comporterà inevitabili fattori di impatto per lo più limitati all'impermeabilizzazione dei suoli (asfaltatura del piano strada) e al cambiamento di destinazione d'uso delle future aree di pertinenza stradale (inteso più come sottrazione, mediante esproprio, di aree attualmente agricole e a valenza naturalistica, che non in termini cambiamento della destinazione prevista dagli strumenti di pianificazione territoriale, peraltro ben coerenti con l'intervento in oggetto).

Gli impatti che si determineranno solamente in fase di cantierizzazione sono quelli che temporalmente si presentano per primi; sono impatti legati alla preparazione delle aree di cantiere, della rotatoria e della viabilità di interconnessione con quella esistente. In questo contesto, gli impatti che intervengono sul sistema idrico e idrogeologico, sono sostanzialmente derivati dalla modificazione dei suoli coinvolti (scottico, compattazione, spostamento e movimentazione, ecc.) e la potenziale interferenza di sostanze pericolose derivanti dai mezzi di cantiere e dalle lavorazioni, che dovessero in qualche modo percolare attraverso i terreni fino alla falda superficiale o entrare in contatto con la rete idrografica superficiale, determinando quindi situazioni di inquinamento nei confronti della matrice coinvolta.

I rischi sono legati allo sversamento accidentale di prodotti di consumo dei macchinari o legati alla realizzazione delle opere (idrocarburi, oli, bitumi, calce per eventuale stabilizzazione etc.) o ai reflui di tipo civile prodotti dalle aree di cantiere.

Gli impatti che invece derivano dalle forme di utilizzazione dell'infrastruttura una volta realizzata, sono sostanzialmente quelli relativi al transito dei veicoli. Le azioni potenzialmente impattanti sono quindi costituite da: perdita accidentale di liquidi dai veicoli a seguito di un incidente, che possono percolare verso l'esterno del sedime e finire quindi nei canali di scolo laterali, consumo dei pneumatici e conseguente dilavamento delle polveri da essi derivanti, sversamento accidentale di sostanze pericolose ed inquinanti che allo stesso modo finirebbero nella rete scolante a lato degli svincoli.

Gli effetti ambientali potenziali che si potrebbero verificare con maggiore probabilità appaiono quindi legati all'inquinamento delle acque superficiali e di falda dovuto alla percolazione di sostanze pericolose, conseguentemente alla movimentazione di suoli contaminati o ad accumuli temporanei di materiali di processo, o a deposito di rifiuto, nella fase di realizzazione dell'opera e a sversamenti accidentali per incidenti, nella fase di esercizio dell'infrastruttura.

In fase di esercizio l'opera sarà dotata dei sistemi di sicurezza comuni a impedire la propagazione di eventuali sversamenti conseguenti a potenziali incidenti. Per la fase di costruzione si evidenzia

che la gestione dei reflui e più in generale delle acque di dilavamento dei piazzali o del lavaggio ruote dei mezzi sarà gestita prevedendo i soliti accorgimenti ovvero gli specifici trattamenti utilizzati previsti in casi simili.

PGRA

Con riferimento alle mappe predisposte dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, "Mappa della pericolosità e degli elementi potenzialmente esposti", l'area in esame si colloca entro i seguenti scenari:

Ambito di riferimento: Reticolo naturale principale e secondario

o P2 – M "Alluvioni poco frequenti – tempo di ritorno tra 100 e 200 anni – media probabilità; a tale scenario, è associata una pericolosità media.

Ambito di riferimento: Reticolo secondario di pianura

o P2 – M "Alluvioni poco frequenti – tempo di ritorno tra 100 e 200 anni – media probabilità; a tale scenario, è associata una pericolosità media.

Per entrambi gli ambiti di riferimento, relativi al Reticolo naturale principale e secondario e al Reticolo secondario di pianura, la pericolosità P2 è caratteristica di tutte le zone di questo settore di pianura che non sono ricomprese nell'ambito P3, associate alla possibilità di esondazione dei numerosi canali e fossi di scolo che solcano il territorio della pianura bolognese. Le uniche aree che nell'intorno della zona in esame sono identificate a pericolosità P3 – Alluvioni frequenti, sono connesse, per quanto riguarda il reticolo naturale principale e secondario all'esondabilità del Torrente Ghironda nell'area ad est del suo tracciato, e per quanto riguarda il reticolo secondario di pianura all'esondabilità dello Scolo Lavinello nella zona nord-orientale dell'abitato di Anzola, in due ridotte aree a sud e nord dell'attraversamento ferroviario.

Le norme della Variante PSAI nelle aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti (P2), richiedono pertanto che, nell'esecuzione degli interventi edilizi ed infrastrutture, vengano applicate misure di riduzione della vulnerabilità, in ottemperanza al principio di precauzione.

Facendo quindi riferimento agli studi condotti dall'Autorità di Bacino sui due corsi d'acqua più limitrofi all'area in esame, emerge come le situazioni a rischio elevato e molto elevato si riscontrino nei tratti posti ai lati dei due torrenti, come evidenziato anche nella cartografia allegata allo strumento di pianificazione regionale, e che l'area in esame non risulta compresa entro aree di potenziale allagamento di cui alla cartografia delle "Aree passibili di inondazione, aree di potenziale allagamento e sezioni trasversali di riferimento" del PSAI Samoggia – Aggiornamento 2007.

Una pericolosità media, come definita dal PGRA, si riscontra su tutta l'area di pianura ed è connessa ad alluvioni poco frequenti del reticolo minore, qui rappresentato dallo Scolo Crocetta e dal Rio Carpineta. A tal proposito, è previsto il tombamento dello Scolo Crocetta, di competenza del Consorzio della Bonifica Renana, da realizzarsi in corrispondenza della nuova rotatoria mediante manufatto in calcestruzzo prefabbricato, del tipo scatolare e dimensione 200x125 cm, per una lunghezza di circa 50 m. A monte ed a valle di ogni tratto coperto sarà realizzato un rivestimento delle sponde e del fondo in pietroni stuccati (massi ciclopici), per una lunghezza di 5 m.

Al fine di ridurre il rischio di danneggiamento dei beni e delle strutture che verranno realizzate con l'intervento in progetto, sono state assunte alcune misure nella progettazione e altre saranno assunte in fase attuativa; in particolare, tenuto conto che si tratta di un'opera infrastrutturale, si prevede:

- realizzazione di fossi di guardia sovradimensionati con funzione di laminazione della capacità complessiva di circa 713 mc;

- portata massima complessiva di scarico nello Scolo Crocetta di circa 8,7 l/s;
- tombamento di 50 m dello Scolo Crocetta e sistemazione delle sponde a monte e a valle.

Pertanto, considerate le valutazioni rispetto alle criticità idrauliche dei corsi d'acqua del reticolo principale e secondario ed alle condizioni di esecuzione degli interventi nel rispetto del principio dell'invarianza idraulica che lasceranno immutate le condizioni di deflusso dello Scolo Crocetta, unitamente agli accorgimenti che si realizzeranno per contrastare il pericolo di allagamento dell'area, si possono ritenere mitigate le interferenze idrauliche generate dall'opera.

Paesaggio, verde ed ecosistemi

Alla macroscala l'area, prevalentemente a colture agricole seminativo, nonostante la presenza di diversi corsi d'acqua e di corti rurali, talvolta evidenziate da elementi vegetazionali, presenta un assetto paesaggistico semplificato e povero di riferimenti, legato alla meccanizzazione delle coltivazioni.

La vista aerea mostra, anche nell'immediato intorno dell'area di interesse, il mosaico geometrico e regolare delle tessere agricole, disegnato da fossi, scoli e canali di bonifica, che ne permettono l'uso agricolo regimando le acque il cui deflusso è reso difficoltoso dalla morfologia. Alla geometria regolare della regimazione idraulica si appoggiano la maglia di insediamento ed appoderamento storico del territorio, e in buona parte anche la rete viaria e l'insediamento attuale, che mostrano la persistenza dell'assetto storico della centuriazione, in particolare nei tracciati viari "storici" e nella rete dei percorsi agricoli.

Nell'ambito rurale presente a ridosso della via Emilia sono individuabili alcuni edifici di interesse storico architettonico (da PSC), a testimonianza del carattere di permanenza dell'insediamento sparso, in gran parte sostituito dagli insediamenti produttivi. Tale permanenza è riconosciuta anche ad alcune delle infrastrutture presenti (via Emilia, via Marchetti, via Cassoletta), individuate dal PSC come "Viabilità storica". Ulteriori elementi di permanenza sono i "Canali storici" quali il rio Carpineta.

Gli elementi caratterizzanti del paesaggio nell'ambito di riferimento, alla macroscala, sono dunque le aree agricole a seminativo, con rari elementi vegetazionali (filari e boschetti) prevalentemente lungo la viabilità, che disegnano quinte tridimensionali in rilievo rispetto alla prevalente orizzontalità dei seminativi; altri elementi caratterizzanti sono le aree industriali lungo la via Emilia, gli assi infrastrutturali, la linea ferroviaria posta a nord.

I numerosi scoli e canali presenti, non evidenziati da elementi vegetazionali sulle sponde, rimangono meno evidenti dal punto di vista paesaggistico, mentre giocano un ruolo più significativo quali elementi di connessione ecologica, seppur anch'esso ridotto per la scarsa presenza di elementi vegetali di corredo.

La componente vegetazionale è priva di particolare rilevanza nell'area di riferimento.

L'area di progetto si inserisce nello specifico in un contesto "urbanizzato" nel quale non si riconoscono elementi di sensibilità né di interesse.

Risulta tutelato dal PSC l'albero monumentale posto tra la via Emilia e il rio Meraviglia. La progettazione esecutiva dell'infrastruttura dovrà tener conto del vincolo esistente e provvedere a tutelare l'albero anche nella fase realizzativa con adeguate misure di protezione.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

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

ARPAE (parere del 8/07/2021 in atti al PG n. 16870 del Comune di Anzola E.) esprime le seguenti considerazioni:

- il ramo sud della rotatoria era pensato per il raccordo tra la SS 9 storica, la variante nord alla via Emilia di Anzola e la "Tangenziale sud" al polo industriale del Martignone. Tuttavia

la “Tangenziale sud” prevista nella pianificazione precedente (PMP e PTCP), non è più confermata negli strumenti attualmente in vigore PTM (approvato il 12/05/2021) e PUMS (approvato il 27 novembre 2019).

- lo studio sul traffico inserito in Valsat considera ancora come scenario futuro la realizzazione della variante sud alla via Emilia, pertanto i dati riportati non sono corrispondenti alla situazione futura
- tra gli argomenti portati in Valsat a favore della realizzazione della rotatoria vi è la diminuzione dell'incidentalità, di cui però non si riportano dati specifici e la fluidificazione del traffico con benefici in termini di emissioni in atmosfera, anche in questo caso però non vi è una quantificazione di tali effetti benefici
- l'aumento della superficie impermeabilizzata in conseguenza della realizzazione dell'intervento consiste in un'area di circa 9.000 mq comprensiva della nuova rotatoria, delle nuove sedi stradali e delle opere accessorie. E' fondamentale quindi che, affinché la superficie di suolo consumato sia la minima indispensabile, vi sia una compensazione tramite impermeabilizzazione di suolo attualmente impermeabilizzato: i rami di viabilità dismessa dovranno essere smantellati ed il terreno dovrà essere riportato allo stato naturale di terreno incolto, le alberature esistenti dovranno essere lasciate inalterate (così come riportato nel documento “Valsat relazione integrativa” fornito con le integrazioni il 22/6/2021).
- rimanda la valutazione della Relazione di Compatibilità Idraulica al competente Consorzio della Bonifica Renana.
- ritiene che non emergano criticità acustiche dalla realizzazione della sola rotatoria in progetto

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio (parere del 22/26/2021 in atti al PG n. 15211 del Comune di Anzola E.) rileva che sotto il profilo paesaggistico e ambientale, l'intervento ricade nella fascia soggetta a tutela paesaggistica per legge ai sensi dell'art.142 c.1 lett.c) solo per il tratto di strada che collegherà la nuova rotatoria con la S.S.9, e lett. m) del D. Lgs.42/2004 e s.m.i.. Sotto il profilo urbanistico, il PSC di Anzola dell'Emilia, classifica l'area in cui ricade l'intervento, in parte come Ambito a prevalente destinazione produttiva in corso di attuazione, mentre la parte orientale in Ambito agricolo ad alta produttività agricola (AVA). Rileva inoltre che l'ambito in oggetto ricade in un'area individuata da PSC all'interno della zona di tutela degli elementi della centuriazione (art.24), i cui segni permangono grazie alla geometria regolare della regimentazione idraulica, alla maglia regolare di insediamento ed appoderamento storico del territorio ed in buona parte anche all'insediamento attuale e alla rete viaria, è infatti presente anche la tutela archeologica della via Emilia (art.23), tutelata dallo stesso strumento urbanistico come viabilità storica (art.28) insieme a via Marchetti e via Cassoletta. Ulteriori elementi di permanenza sono canali storici (individuati dal PSC all'art.29), tra cui il rio Carpineta e l'area è riconosciuta come Ambito di particolare interesse storico. A livello percettivo gli elementi caratterizzanti il paesaggio nell'ambito di riferimento sono aree agricole a seminativo, con rari elementi vegetazionali (filari e boschetti) prevalentemente lungo la viabilità, che disegnano quinte tridimensionali in rilievo rispetto alla prevalente orizzontalità dei seminativi. Evidenzia la presenza di un albero tutelato da PSC posto tra la via Emilia e il rio Meraviglia (scolo Crocetta) e di alcuni gruppi arborei isolati lungo il corso Crocetta.

Evidenzia che:

- il progetto si inserisce in un'area già fortemente antropizzata nella quale non si riconoscono elementi di particolare rilievo
- la rotatoria e gli assi viari di collegamento sono previsti leggermente rialzati rispetto all'attuale piano di campagna, mentre l'intervento, che interessa un tratto limitato della sede storica della via Emilia (viabilità storica), si mantiene sul piano di campagna attuale, senza compromettere significativamente la leggibilità e permanenza del tracciato storico.

- l'interferenza del progetto con il rio Carpineta si avrà in una zona in cui il tracciato del corso d'acqua risulta già essere stato tombato.

In merito agli aspetti di carattere paesaggistico e ambientale non ravvisa criticità di rilievo e di conseguenza non ravvisa motivi ostativi all'esecuzione dell'opera.

Per quanto attiene agli aspetti di tutela archeologica ritiene che le opere di cui all'oggetto siano da sottoporre alla procedura di verifica archeologica preventiva e pertanto prescrive che in corrispondenza dell'area di sedime della nuova rotatoria vengano effettuate n.5 trincee archeologiche preventive. Le trincee dovranno raggiungere le quote massime di progetto, comprensive di profondità di stabilizzazione del suolo (ca. -1,50 m dal p.d.c. attuale) ed essere eseguite per abbassamenti progressivi di livello con mezzo a benna liscia.

ENAC (comunicazione del 9/03/2021 in atti al PG n. 5640 del Comune di Anzola E.) comunica che al fine di poter esprimere il parere di competenza necessita di altra documentazione rispetto a quella allegata e che il proponente deve sottoporre la richiesta attraverso la procedura di "Verifica Preliminare" sia per l'opera sia per le attrezzature ed i mezzi di cantiere.

E-distribuzione (parere del 8/03/2021 in atti al PG n. 5581 del Comune di Anzola E.) comunica che nell'area oggetto dell'intervento sono presenti impianti interrati in media e bassa tensione e che a fronte di richiesta i nostri uffici sono a disposizione per fornire la cartografia con la presenza delle reti di distribuzione. Nel caso che l'intervento interferisca con l'esistente rete elettrica il proprietario dell'area dovrà inoltrare formale richiesta di spostamento dell'impianto, i cui costi saranno valutati e comunicati separatamente.

Consorzio della Bonifica Burana (comunicazione del 23/02/2021 in atti al PG n. 4173 del Comune di Anzola E.) comunica che l'intervento non rientra nel comprensorio di competenza.

Consorzio della Bonifica Renana (parere del 17/04/2021 in atti al PG n. 9513 del Comune di Anzola E.) considerato che dagli elaborati tecnici allegati alla richiesta, si evince che:

- la superficie complessiva delle zona oggetto d'intervento è pari a mq 19.000, ma le superfici impermeabili occupate dalla nuova rotatoria, dalle nuove sedi stradali e dalle opere accessorie ammontano a mq. 9000;
- al fine di rispettare l'invarianza idraulica, è stato progettato un sistema di raccolta delle acque meteoriche tale da garantirne la laminazione, che prevede il sovradimensionamento dei fossi di guardia per consentire l'accumulo di un volume complessivo pari a mc 713,4, maggiore rispetto al volume utile richiesto dalla normativa PSAI Reno pari a mc 450;
- lo scarico delle acque meteoriche nello Scolo Crocetta prevede l'ausilio di n. 4 punti di immissione dotati ciascuno di regolazione tarata che consente di far defluire una portata massima complessiva pari a 8,67 l/s;
- è previsto il tombinamento dello Scolo Crocetta in corrispondenza della nuova rotatoria mediante manufatto in calcestruzzo prefabbricato, di tipo scatolare e di dimensioni cm 200x125, per una lunghezza complessiva di circa m. 50, con rivestimento delle sponde e del fondo con pietrame avente pezzatura di 40/50 cm, a monte e a valle del tratto coperto per una lunghezza dim 5,00;
- non sono previsti percorsi interrati e la rotatoria e le nuove arterie stradali di collegamento sono previsti su rilevati ad una quota compresa tra m 1 – 1,5 superiore rispetto alle quote del piano campagna circostante;
- da valutazioni idrauliche di massima e da informazioni pregresse non risultano pericoli connessi all'esondazione dello Scolo Crocetta;

esprime parere idraulico favorevole all'intervento.

Comunica inoltre che, relativamente allo scarico delle acque meteoriche nello Scolo Crocetta mediante di n. 4 punti di immissione dotati ciascuno di regolazione tarata, non potranno essere installati manufatti dotati di paratoie di regolazione della portata, ma dovranno essere previste n.4 bocche tarate aventi rispettivamente diametro di 80 mm.

Servizio Edilizia del Comune di Anzola dell'Emilia Ufficio Lavori Pubblici, Ambiente e

Manutenzioni (parere del 29/10/2021 in atti al PG n. 64773 della CM BO) esprime parere favorevole.

Comune di Valsamoggia (parere del 18/03/2021 in atti al PG n. 15396 del Comune di Anzola E. e parere del 23/06/21).

Nel parere del 18/03/21 comunica che:

con riferimento alla Variante Urbanistica, esprime parere favorevole condizionato come segue:

1. Come indicato dal tecnico progettista, il progetto è esecutivo, ma se l'istanza costituisce titolo abilitativo e non solo variante urbanistica, dovranno essere presentati tutti gli elaborati previsti in un progetto esecutivo
2. Sulla cartografia di variante al RUE e PSC del Comune di Valsamoggia, dovrà essere chiaramente indicata anche la fascia di rispetto stradale con apposita grafia.
3. Integrazione del piano particellare di esproprio con indicate le aree da espropriare ed eventuali aree di occupazione se previste.
4. Dagli elaborati, nulla si evince sulle aree stradali ed altri terreni che rimangono interclusi (relitti stradali), per i quali sarebbe opportuno capire se necessitano del mantenimento e/o eventuale adeguamento o meglio rimozione di porzione delle stesse; oltre alla valutazione se l'intervento proposto interclude alcune abitazioni/attività esistenti. Tali aree potrebbero essere anche in parte recuperate a verde e quale mitigazione della nuova infrastruttura. Si auspica che i relitti stradali vengano rimossi ad esclusione del tracciato storico della Via Emilia che unitamente ad Anas, Soprintendenza e Comune di Anzola verrà valutato il mantenimento o meno della stessa viabilità storica.
5. rimanda alla Soprintendenza l'approfondimento degli aspetti archeologici per il vincolo della centuriazione e relativamente agli aspetti della viabilità storica della Via Emilia, con particolare riferimento alle porzioni dismesse e/o da riqualificare;

Con riferimento agli aspetti di viabilità, sentito il Servizio Mobilità del Comune di Valsamoggia, esprime di massima parere favorevole a condizione venga chiarita la gestione del vecchio relitto in prossimità dell'accesso a Cà d'Oro, si auspica che lo stesso venga chiuso e/o eliminato.

Con riferimento alle indicazioni fornite dalla Città Metropolitana di Bologna, chiede all'Ufficio Urbanistica del Comune di Anzola dell'Emilia, quanto segue:

- Minuta del testo dell'avviso di pubblicazione/deposito da pubblicare sul sito Web del Comune di Valsamoggia oltre che all'Albo Pretorio on line del Comune di Valsamoggia (necessario al fine di chiarire dove dovranno essere indirizzate le eventuali osservazioni e le eventuali informazioni).
- Elenco degli elaborati da pubblicare in formato.pdf.

Nel parere del 23/06/21, a seguito delle integrazioni del 15/06/21 comunica che:

- prende atto che il presente procedimento costituisce solo variante urbanistica e approvazione del progetto definitivo e che il progetto esecutivo verrà presentato a seguito della presente approvazione. Fa presente che la scelta progettuale così come proposta potrebbe allungare i tempi del procedimento rispetto alla riserva del PUA del comparto ex D3- 22B sul territorio di Valsamoggia convenzionato con il medesimo attuatore.
- Gli elaborati di RUE, PSC e POC presentati presentano solo lo stato vigente e non la proposta di variante (non c'è corrispondenza tra la nuova progettazione e la cartografia). Dovrà essere presentato apposito elaborato/i cartografico di variante proposta al RUE, PSC e POC. Si consiglia di predisporre unico elaborato con stralci (non intera cartografia) con stato vigente e proposta di variante sia RUE, PSC e POC con indicati anche i nuovi rispetti stradali, come da normative vigenti.
- E' stato aggiornato il piano particellare di esproprio con le aree di occupazione di cantiere.
- prende atto di quanto indicato nella relazione del progettista in merito ai relitti stradali e alle alberature esistenti. Con riferimento al tratto all'interno del territorio del Comune di Valsamoggia prende atto dell'eliminazione del relitto stradale.

Mentre non hanno espresso parere:

Azienda USL

Hera SpA

Vigili del Fuoco – Comando Provinciale Bologna

Polizia Locale Intercomunale

Geovest S.r.l.

Comune di Bologna

Comune di Castelfranco Emilia

Comune di Zola Predosa

Comune di San Giovanni in Persiceto

Comune di Calderara di Reno

Comune di Sala Bolognese

Durante il periodo di deposito sono pervenute al Comune di Anzola E. le seguenti osservazioni:

DITTA EDILBOLOGNA DUE TORRI S.R.L. (25614 del 20.10.2021 del Comune di Anzola dell'Emilia) osserva che:

- il progetto prevede l'occupazione e quindi l'esproprio di due aree adibite ad attività produttiva e di un'area libera ad uso agricolo. Chiede di traslare la rotonda verso nord-est nell'area libera ad uso agricolo al fine di creare meno perdite economiche alle attività industriali insediate;
- i rispetti stradali inseriti con il progetto sono molto più ampi rispetto a quelli previsti dal Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada. Questo crea un notevole danno in quanto tra l'area oggetto di esproprio e il rispetto stradale non ci sarebbe lo spazio per poter edificare la superficie residua del lotto. Chiede che venga eliminato il rispetto stradale inserito nella cartografia di progetto;
- nell'attuale progetto risulta non utilizzabile l'attuale accesso carraio della proprietà e non è segnalato il nuovo accesso carraio previsto. Chiede di avere accesso al lotto e che eventuali spese siano a carico del soggetto espropriante.
- l'indennità di esproprio per l'area di proprietà EDILBOLOGNA DUE TORRI SRL è stata valutata pari al 10 % del valore unitario di capannoni industriali con stato conservativo Normale considerando valori di mercato da un minimo di 400,00 €/mq a un massimo di 600,00 €/mq. Ritiene non congrua l'indennità di esproprio prevista in quanto non si è tenuto conto dell'edificabilità residua che il lotto ha ancora a disposizione e che sarà difficilmente utilizzabile in quanto dovrà privarsi di 1.250 mq di area e inoltre non potrà edificare all'interno dell'ampio rispetto stradale che è stato inserito con il progetto della rotonda sui lati nord ed ovest del lotto.

DITTA ALFA S.R.L.(Prot. 20652 del 30.10.2021 del Comune di Anzola dell'Emilia) osserva che il progetto arreca un grave pregiudizio al diritto di proprietà ed al fondo utilizzato dalla società ALFA S.r.l. poiché elimina definitivamente l'accesso alla viabilità pubblica e dunque impedisce irreparabilmente l'uso per l'attività aziendale così come è ora concepita ed organizzata secondo il disegno complessivo dello stabilimento. Chiede:

- In prima ipotesi di spostare la rotatoria di circa mt.50 in direzione Bologna, sul terreno agricolo già interessato dall'opera, in modo da lasciare invariata l'attuale posizione centrale del passo carraio
- In seconda ipotesi di realizzare un quinto braccio della rotonda sul terreno agricolo confinante.

CROCETTA S.N.C. (Prot. 20653 del 30.10.2021 del Comune di Anzola dell'Emilia) osserva che:

- il progetto definitivo proposto sposta l'intersezione tra la SS9 tracciato storico e la

Variante a nord dell'abitato di Anzola a nord e ovest dell'innesto attuale, verso l'intersezione con la via Tombetto e lo scolo Crocetta. Tale modifica progettuale è di carattere sostanziale, diversamente da quanto precisato nell'Accordo Integrativo all'AdP, in quanto comporta uno spostamento, in direzione nord della via Emilia, dell'area oggetto di intervento tale da richiedere una variante al RUE. La variazione proposta risulta pregiudizievole e lesiva del diritto di proprietà della Scrivente relativamente alla porzione dell'Area interessata dall'intervento, in quanto la rotatoria di progetto risulta pressoché interamente all'interno dell'Area di proprietà della Scrivente e non in asse con la intersezione stradale; inoltre, il ramo di viabilità di raccordo da E alla rotatoria di progetto risulta formare una accentuata curva e controcurva verso N con rilevante maggior impegno dell'Area di proprietà della Scrivente per mq. 11.237, lasciando una ampia area dello stesso fondo pari a mq. 5.200 interclusa a S tra il nuovo tracciato di progetto e la via Emilia. Tale impegno risulta integralmente determinato dallo spostamento della viabilità proposto dal progetto definitivo rispetto alle previsioni del RUE vigente. Chiede una revisione del tracciato che interessi equamente i fondi vicini interessati e che tenga conto delle previsioni del RUE vigente

- Il concetto di perequazione territoriale di cui all'art. 9 dell'Accordo Territoriale si riferisce essenzialmente alla ripartizione tra i comuni delle risorse attivate dai contributi edificatori. Tuttavia, l'Accordo Territoriale, l'AdP e l'Accordo Integrativo all'AdP non risultano adeguati al concetto di perequazione urbanistica introdotto dalla L.R. 24/2017. Infatti, la capacità edificatoria del AdP o, comunque, il maggior valore fondiario determinato dalla stessa, dovrebbe essere perequato tra tutti i privati interessati, ivi compresi quelli gravati di sole opere di interesse pubblico secondo le previsioni dell'art. 26 della L.R. 24/2017. Ciò comporta una evidente disparità di trattamento tra i soggetti privati firmatari dell'AdP e i soggetti privati, pur proprietari di terreni all'interno del Polo del Martignone e interessati a trasformazioni urbanistiche, seppur solo di natura infrastrutturale. In aggiunta a ciò, anche le aree a destinazione agricola, all'interno del perimetro del Polo del Martignone, gravate da vincoli paesaggistici e ambientali concorrono a determinare la sostenibilità degli interventi di trasformazione urbanistica e, per tale ragione, dovrebbero essere perequate complessivamente in termini sia urbanistici che economici. A seguito dell'Accordo Integrativo all'AdP, l'onere della progettazione e della realizzazione delle opere infrastrutturali, nonché del pagamento delle relative indennità espropriative determinate dall'apposizione del vincolo di pubblica utilità, è interamente in capo al Soggetto Attuatore. Ad Avviso della Scrivente, da tale circostanza potrebbe derivare un interessamento, in sede di progettazione e di esproprio delle aree, in favore dei terreni agricoli, di indubbio minor valore espropriativo, in luogo dell'applicazione dei principi viabilistici. Chiede di valutare l'accoglimento della proposta di intervento edilizio inviato in precedenza dalla proprietà con la manifestazione di interesse prot. 25034 del 24/10/2018.
- Il Documento di VALSAT (denominato "20210605_Variante PSC_Rot_Anzola_Valsat"), come integrato alla data del 05/06/2021, si rivela carente sotto il profilo dell'impatto acustico generato dall'intervento con riferimento all'Area di proprietà della Scrivente. In particolare, si osserva che lo studio acustico non tiene conto dell'esistenza del complesso colonico di proprietà della Scrivente, costituito da due edifici di pregevole valore risalenti al 1700/1800 e classificati come beni di interesse storico e architettonico. Chiede un approfondimento degli studi, che tengano altresì conto del complesso colonico comprendente anche un'abitazione come ricettore, nonché, ove necessario, la previsione di barriere

antirumore con dune in terra nonché una revisione del tracciato di progetto che non deve interessare la zona di classe IV.

- si contesta che l'articolo 8 del PAIR non si applichi alla variante in oggetto come affermato all'ultimo capoverso del paragrafo 5.3.1 della VALSAT. Si ritiene insufficiente il richiamo all'impatto generato dall'esistenza della rotatoria nel punto in cui si prevede che *“complessivamente i flussi veicolari circolanti nella rotatoria, come dettagliatamente riportato nel capitolo del traffico e della mobilità, sono i medesimi nei due scenari, ante operam e post operam. Quindi si desume che il progetto non porti ad un peggioramento delle condizioni atmosferiche in termini di inquinanti”*. A tal riguardo, la Scrivente osserva, in particolare, che lo spostamento dell'asse stradale e della rotatoria all'interno dell'Area di proprietà della Scrivente determina un marcato peggioramento delle condizioni di qualità dell'aria a carico della medesima Area e degli edifici esistenti, con possibilità di *“superamento dei limiti”*. La Scrivente ritiene non attendibili le conclusioni riportate, in relazione a tale aspetto, all'interno del Documento di VALSAT, con particolare riferimento al punto in cui si afferma che: *“in conclusione, facendo riferimento a quanto sopra descritto, si ritiene che il progetto di studio risulti coerente con il PAIR 2020 e che determini effetti positivi rispetto alla qualità dell'aria”*. Chiede una revisione del tracciato, nonché, ove necessario, la previsione di barriere alberate e fasce di vegetazione di filtro degli inquinanti.
- la Scrivente osserva che lo studio idraulico è carente sotto il profilo del rischio idraulico generato dalla nuova rotatoria, con particolare riferimento ai seguenti profili:
 - lo studio idraulico non prevede adeguati strumenti per il trattamento delle acque di prima pioggia e, conseguentemente, non consente di evidenziare gli effetti pregiudizievoli che potrebbero derivare all'Area di proprietà della Scrivente in caso di esondazione ovvero in assenza di decantazione e depurazione delle acque di prima pioggia;
 - la laminazione non è correttamente considerata in quanto viene preso in considerazione, come scolante, esclusivamente la strada, mentre dovrebbe essere in parte considerata la superficie scolante dei terreni agricoli a N che attualmente scaricano in parte sulle fossette stradali;
 - il calcolo del volume di laminazione è sbagliato perché non considera l'andamento altimetrico longitudinale della canaletta come risultante dalla Tav. 5 di progetto;
 - dalle sezioni di progetto risulterebbe che il fondo dei fossi perimetrali è alla quota dell'attuale piano di campagna tale per cui il proprietario espropriato si troverebbe costretto o a rialzare i propri terreni o a realizzare a proprie spese nuovi canali di scolo: occorre infatti considerare che i terreni di proprietà della Scrivente attualmente scaricano in parte sulle fossette stradali;
 - nessuno scolo viene ipotizzato per il tratto di proprietà che rimarrebbe intercluso a S del nuovo tratto stradale;
 - gli effetti idraulici dei tombamenti del Crocetta e del Martignone non sono adeguatamente considerati e si teme che possano comportare rischi di allagamento a carico dell'Area di proprietà della Scrivente per l'effetto di rigurgito determinato nel tratto aperto rimanente tra i due tombamenti vecchio e nuovo.

Chiede un approfondimento degli studi idraulici nonché, ove necessario, la previsione di adeguati scoli idraulici a carico del progetto per l'Area di Proprietà

della Scrivente; inoltre suggerisce di evitare laminazioni pensili rispetto al piano di campagna.

- la Scrivente osserva che non risulta garantito l'accesso al fondo che, conseguentemente, a seguito della realizzazione della rotatoria diventerebbe intercluso. Chiede che il progetto venga aggiornato e rivisto affinché venga garantito l'accesso diretto all'Area e il collegamento tra le eventuali porzioni residuali; inoltre, ritiene opportuno che la viabilità di accesso ai fabbricati sia considerata di pregio architettonico.
- si contestano le determinazioni di base, che rilevano l'area interessata dalla rotonda come area agricola e ne determinano il valore senza tener conto che, essendo a carico del soggetto attuatore il pagamento dell'indennità di esproprio, ed essendo essenziale per la prosecuzione degli impegni derivanti dalla edificazione privata, le aree oggetto della realizzazione della rotonda DEVONO avere pari dignità e quindi valore, rispetto alle aree in cui effettivamente sono stati e verranno realizzati i fabbricati. Chiede che la determinazione dell'indennizzo sia effettuata oltre che con le valutazioni già previste anche con un riparto della rendita fondiaria percepita dal soggetto attuatore generata dall'accordo di programma.

Si esprime il seguente

CONTRIBUTO IN MERITO ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Il Procedimento Unico ex. art.53 LR 24/17 riguarda la nuova rotatoria in corrispondenza dell'innesto dell'esistente variante alla S.S. n. 9 – Via Emilia e di Via Tombetto, e riguarda i Comuni di Anzola dell'Emilia e Valsamoggia loc. Crespellano.

La rotatoria e la viabilità di raccordo alla viabilità esistente saranno realizzate nella zona industriale Palazzina posta ad ovest del capoluogo di Anzola dell'Emilia (BO); lo svincolo sud, di interconnessione della rotatoria con la Via Tombetto, ricade invece nell'adiacente comune di Valsamoggia - territorio di Crespellano; l'area occupata dall'infrastruttura interesserà anche parte dell'area agricola presente a nord-est dell'incrocio.

Rispetto alle previsioni che hanno dato luogo alla variante già realizzata a nord del sedime storico, la Pianificazione vigente (PUMS - PTM) non contempla più alcuna previsione riguardo alla viabilità interessata dall'intersezione, identificata come "Rete di base di interesse regionale – tratti esistenti" (la SS9) e "Principali strade urbane o prevalentemente urbane di penetrazione, scorrimento e distribuzione" (il tracciato storico della via Emilia). Il ramo sud della Rotatoria, che dunque allo stato attuale della pianificazione non ha uno sbocco funzionale al completamento della variante sud alla via Emilia storica, diventa un semplice raccordo alla via Tombetto per la quale non sono previsti interventi di adeguamento strutturale. Viene così a ridimensionarsi il significato dell'intera variante alla via Emilia, tuttavia si ritiene accettabile la motivazione addotta relativa al miglioramento delle prestazioni e alla maggiore sicurezza dell'intersezione soprattutto per quanto riguarda le svolte a sinistra.

E' comunque auspicabile che le valutazioni che hanno portato a eliminare la previsione della variante Sud siano allineate anche ad una revisione dell'attuazione del Polo Martignone, che invece ad oggi risulta dedicato in prevalenza, e anche oltre il pianificato, ad attività di grande logistica.

Si osserva cioè una incongruenza tra le previsioni di insediare numerose attività di grande logistica nell'area Martignone e in generale in Valsamoggia, e la riduzione di opere infrastrutturali necessarie. Se infatti da un punto di vista strettamente ambientale la logistica pensata su camion

non è assolutamente sostenibile, nel momento in cui deve comunque essere attuata è necessario strutturare il territorio e pianificare gli insediamenti al fine di contenere al massimo gli impatti ambientali negativi, anche con le adeguate infrastrutture viarie.

In merito al traffico, lo studio fa riferimento al modello di macrosimulazione già utilizzato nello Studio di screening del 2008 con l'assegnazione alla rete completa dello scenario di domanda veicolare futura, da cui sono stati desunti i flussi di traffico che interesseranno la nuova rotatoria. Si rileva tuttavia che le previsioni di insediamento sono state modificate e l'area compresa tra RA.1 e PMI non è destinata a rimanere verde ma è in progetto un nuovo comparto di grande logistica. Pertanto le valutazioni dei flussi di traffico sulla rotatoria devono essere rivalutate e, alla luce dei nuovi flussi previsti, devono essere ricalcolati in particolare i livelli acustici. Si fa presente che la valutazione dei flussi sulla rotatoria ha come presupposto indispensabile la revisione delle stime di traffico dell'intero Polo Martignone alla luce del nuovo assetto viario e insediativo.

Si prende atto della decisione di utilizzare asfalto fonoassorbente (-3dBA) per tutti i tratti stradali di nuova realizzazione; si chiede di esplicitare nella Dichiarazione di Sintesi il soggetto che prende in carico le spese di manutenzione e gestione del manto fonoassorbente.

Nella verifica acustica effettuata nello Screening è emersa la necessità di prevedere mitigazioni acustiche sulla viabilità di progetto a protezione di alcuni ricettori, i cui superamenti dei limiti di norma sono causati dalle ricadute dell'intera Variante alla SS n.9.

Appare dunque ancor più evidente la necessità di rivalutare i flussi di traffico e di conseguenza il dimensionamento delle mitigazioni acustiche necessarie.

In merito al consumo di suolo e alla permeabilità si deve registrare che la maggior parte di suolo occupato dalla rotatoria è agricolo, libero da edificazioni: le superfici impermeabili occupate dalla nuova rotatoria, dalle nuove sedi stradali e dalle opere accessorie, copriranno un'area di circa 9.000 mq, quasi un ettaro. Si ritiene quindi necessario che venga restituito ad uso agricolo quanto più suolo possibile, intervenendo con interventi di desigillazione, in loco o in aree limitrofe, e dunque: tronconi di strade dismesse o dismissibili, superfici a vario titolo impermeabilizzate (piazze, aree di manovra, aree di deposito rifiuti, ...). Al termine dei lavori, nell'ambito del monitoraggio, dovrà essere quantificata la superficie desigillata, al fine di calcolare il bilancio finale del consumo di suolo. Si chiede di dare riscontro di questo impegno nella Dichiarazione di Sintesi.

In merito al verde, sebbene considerato nello studio di scarsa rilevanza, si chiede che siano lasciate inalterate, per quanto tecnicamente possibile, tutte le alberature esistenti.

L'unico albero monumentale tutelato posto tra la via Emilia e il rio Meraviglia dovrà essere mantenuto e salvaguardato anche nella delicata fase realizzativa con adeguate misure di protezione.

Considerato l'ampio spazio intercluso che si viene a configurare tra il braccio est, il rio Carpineta e la rotatoria, si chiede di prevedere in quest'area la piantumazione di alberature adeguate a compensare l'opera.

Si chiede di prevedere il monitoraggio dello stato di salute delle alberature esistenti e dei nuovi impianti arborei, stimando il loro apporto in termini di assorbimento dell'anidride carbonica.

Per quanto attiene agli aspetti di tutela archeologica la Soprintendenza ritiene che le opere di cui all'oggetto siano da sottoporre alla procedura di verifica archeologica preventiva secondo le prescrizioni impartite nel relativo parere.

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.