

**Pratica ARPAE – AAC Metropolitana n. 36837/2018**

**PROCEDURA VAS/VaISAT art. 18 LR 24/2017**

***Istruttoria di VAS/VaISAT sulla procedura ex art. 8 del DPR 160/2010 e art. 53, L.R. n. 24/2017, attivata dalla Unione dei Comuni Savena-Idice, avente ad oggetto “Permesso di costruire per la realizzazione di parcheggio e attrezzature in Via Emilia n. 428 e n. 442 di Ozzano dell'Emilia, in variante alla vigente strumentazione urbanistica del Comune di Ozzano dell'Emilia”.***

**Autorità competente: Città metropolitana di Bologna**

**Autorità procedente: Comune di Ozzano dell'Emilia (BO)**

### **RELAZIONE ISTRUTTORIA**

Premesso che:

- in data 15/06/2018, con comunicazione in atti al PG. n. 34318/2018 della Città metropolitana, il Comune di Ozzano dell'Emilia ha indetto la Conferenza dei servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, c.2 Legge n. 241/1990 e s.m.i., da effettuarsi in forma semplificata ed in modalità asincrona ex art. 14 bis Legge n. 241/1990 e ai sensi e degli artt. 7 e 8 del D.P.R. n° 160/2010 e s.m.i, invitando a parteciparvi le Amministrazioni/Enti coinvolti in indirizzo, per la valutazione del procedimento in oggetto;
- in data 7/08/2018, con comunicazione in atti al PGB0/2018/29192, il SUAP associato dell'Unione dei Comuni Savena-Idice ha comunicato l'interruzione termini ai sensi dell'art. 2 comma 7 della L. 241/1990 e s.m.i. e la sospensione del procedimento di 30 giorni (fino al 06/09/2018) a seguito delle richieste di documentazione integrativa da parte dei diversi Enti competenti per materia per l'espressione delle proprie determinazioni sul progetto;
- in data 6/09/2018, con comunicazione in atti al PG. n. 48856/2018 della Città metropolitana, il SUAP associato dell'Unione dei Comuni Savena-Idice ha concesso, su istanza del proponente, una proroga fino al 6/10/2018, per presentare la documentazione integrativa richiesta;
- in data 11/10/2018, con comunicazione in atti al PGB0/2018/23692, il SUAP associato dell'Unione dei Comuni Savena-Idice ha concesso, su istanza del proponente, una ulteriore proroga fino al 6/12/2018, per presentare la documentazione integrativa richiesta;
- in data 12/12/2018, con comunicazione in atti al PGB0/2018/29192, il SUAP associato dell'Unione dei Comuni Savena-Idice ha concesso, su istanza del proponente, una ulteriore proroga fino al 6/02/2019, per presentare la documentazione integrativa richiesta;
- in data 11/02/2019, con comunicazione in atti al PG. n. 9292/2019 della Città metropolitana, il SUAP associato dell'Unione dei Comuni Savena-Idice ha trasmesso le integrazioni pervenute e contestualmente ha indetto, riattivandola, la Conferenza dei servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, c.2 legge n. 241/1990 e s.m.i., da effettuarsi in forma semplificata ed in modalità asincrona ex art. 14 bis, legge n. 241/1990, invitando a parteciparvi le Amministrazioni/Enti coinvolti in indirizzo, per la valutazione delle integrazioni presentate;
- in data 26/02/2019, con comunicazione in atti al PG/2019/31394, la Città metropolitana di Bologna, facendo seguito alla riattivazione della Conferenza di servizi decisoria riguardo alla Pratica SUAP in oggetto, ha inviato al SUAP associato dell'Unione dei Comuni Savena-Idice una richiesta di integrazioni nell'ambito della Conferenza dei servizi decisoria;
- in data 21/05/2019, con comunicazione in atti al PG. n. 31149/2019 della Città metropolitana, il SUAP associato dell'Unione dei Comuni Savena-Idice ha inviato le integrazioni richieste;
- nell'ambito del suddetto procedimento, la Città metropolitana è chiamata ad esprimere il Parere

motivato sul documento di Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat) del procedimento in esame, avvalendosi dell'istruttoria di ARPAE, ai sensi della Deliberazione della Giunta Regione Emilia-Romagna n. 1795 del 31/10/2016;

- con comunicazione del 3/06/2019 in atti al PG/2019/87617, la Città metropolitana ha richiesto ad ARPAE - SAC Bologna la predisposizione della Relazione istruttoria propedeutica al Parere motivato entro la data del 17/06/2019;
- sono pervenuti i seguenti pareri dei soggetti competenti in materia ambientale come individuati dalla Autorità competente:
  - **HERA** (parere del 2/08/2018, allegato al PG n. 16183/2019 della Città metropolitana);
  - **ARPAE - APAM** (parere allegato al PG n. 28878 della Città metropolitana);
  - **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio** (pareri del 17/09/2018 e del 5/03/2019, allegati al PG n. 16183/2019 della Città metropolitana);
  - **Consorzio della bonifica Renana** (comunicazione del 20/05/2019 allegata al PG. n. 34941/2019 della Città metropolitana);
  - **Azienda USL di Bologna** (parere del 24/04/2019, allegato al PG n. 28878/2019 della Città metropolitana);
  - **e-distribuzione** (parere del 14/03/2019, allegato al PG n. 16183/2019 della Città metropolitana);
  - **Regione Emilia Romagna – Servizio difesa del suolo, della costa e bonifica** (comunicazione in atti al PG. n. 10010/2018 della Città metropolitana).
  - **Regione Emilia Romagna – Servizio Area Reno e Po di Volano** (parere in atti al PG. n. 288778/2019 della Città metropolitana)

**tutto ciò premesso, si esprime di seguito la valutazione in merito agli effetti ambientali della procedura ex art. 8 del DPR 160/2010 e art. 53, L.R. n. 24/2017, attivata dalla Unione dei Comuni Savena-Idice, avente ad oggetto “Permesso di costruire per la realizzazione di parcheggio e attrezzature in Via Emilia n. 428 e n. 442 di Ozzano dell’Emilia, in variante alla vigente strumentazione urbanistica del Comune di Ozzano dell’Emilia”.**

## **SINTESI DEI DOCUMENTI PUBBLICATI**

**(RELAZIONE ILLUSTRATIVA - RAPPORTO AMBIENTALE - PIANO DI MONITORAGGIO)**

### OGGETTO della variante

La variante costituisce la variante n. 2 al PSC. Interviene sia sull'apparato normativo che sugli elaborati grafici e prende avvio dalla richiesta della NEMO INVESTIMENTI srl (proprietaria del terreno) e della ditta I.M.A. INDUSTRIE MACCHINE AUTOMATICHE S.p.A. (proprietaria stabilimento), redatta ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017 Procedimento Unico, per la realizzazione di un parcheggio pertinenziale a sud dello stabilimento IMA spa di Via Emilia 428/442.

La variante modifica la classificazione dell'area oggetto di intervento, sia dal punto di vista cartografico che normativo, da ambito agricolo di rilievo paesaggistico ARP ad ambito ASP1\_A dotazione pertinenziale a servizio attività produttiva esistente.

L'area destinata alla realizzazione del parcheggio è di proprietà della NEMO INVESTIMENTI SRL, società immobiliare del gruppo IMA spa, ed ha una Superficie territoriale di 40.002 mq. (mappali 634-817-815-819 foglio 35).

Le Norme di RUE in variante riportano i seguenti parametri:

Superficie territoriale: 40.000 mq

Superficie permeabile minima: 25% della superficie fondiaria

Superficie utile ammessa:

- 60.00 mq. Su mq massima destinata a servizi di sorveglianza e presidio di sicurezza (quali portineria e altre funzioni di sorveglianza e gestione della movimentazione mezzi);

- strutture leggere a protezione bici e motocicli (senza limiti dimensionali) sulle quali è ammessa la realizzazione di piccoli impianti fotovoltaici;

Altezza H max=7 metri;

Il progetto prevede la realizzazione di circa 651 posti auto totali di cui:

- 550 posti auto
- 14 posti auto per disabili
- 69 posti per auto elettriche

Nell'ambito del parcheggio si prevedono inoltre 108 posti per biciclette, 54 posti per motocicli, e 69 colonnine di ricarica per autoveicoli elettrici oltre alla realizzazione di un fabbricato di portineria. E' previsto che l'accesso al parcheggio avverrà dalla nuova bretella, con un accesso dedicato a sud dello stabilimento IMA.

Oltre alla realizzazione del nuovo collegamento stradale e del parcheggio IMA oggetto della presente verifica, lo scenario futuro utilizzato nel documento di Valsat comprende anche la previsione di realizzazione dei comparti – ANS\_C1.3- comprensivo del subcomparto E (posto a sud del Comparto di riferimento) e AUC 4 – già previsti dal PSC e inseriti nella recente variante di POC 2017, a destinazione residenziale, per un totale di circa 135 alloggi.

## VINCOLI E TUTELE

### PTCP

Sistema collinare artt. 3.2 7.1 e 10.8

Unità di paesaggio art 3.2 art 7.1 art 10.8

Ambiti a prevalente alta vocazione produttiva agricola art. 11.9

Controllo degli apporti acqua art. 4.8

Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura artt. 5.2 e 5.3 – Area di tipo B (ricarica indiretta della falda )

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

Zone di protezione dall'inquinamento luminoso art. 13.7bis

## VALSAT

L'area è attualmente agricola, in adiacenza all'ambito produttivo consolidato IMA posto su Via Emilia nel Comune di Ozzano.

Ha forma rettangolare e si allunga in direzione est-ovest per tutta la lunghezza dell'attuale area produttiva, fino all'area destinata alla nuova viabilità in via di attuazione (bretella di collegamento tra via Naldi a nord e via Emilia a sud).

Il nuovo parcheggio è destinato ai dipendenti di IMA, per ridurre l'attuale circolazione dei mezzi nell'area cortiliva, per motivi di sicurezza e per consentire un maggiore controllo degli accessi del personale dipendente ed esterno allo stabilimento. Inoltre il nuovo parcheggio, attraverso un accesso oltre che dall'area cortiliva anche dalla futura bretella di collegamento prevista ad ovest dovrebbe decongestionare il traffico sulla Via Emilia e permettere la realizzazione di una uscita di emergenza anche nel lato est sulla strada comunale Via San Pietro.

Il parcheggio sarà attrezzato con:

- edificio portineria ed altre funzioni di sorveglianza e gestione della movimentazione mezzi;
- strutture leggere a protezione bici e motocicli;
- colonnine elettriche per ricarica autoveicoli elettrici;
- eliporto (due piazzole).

E' prevista la cessione al Comune di alcuni appezzamenti di terreno per il collegamento alla viabilità ad ovest (zona di accesso e pista nei pressi bretella di collegamento) e per realizzare una circolazione pedonale alternativa alla pista ciclabile a sud della via Emilia, in direzione ovest/est, con

un percorso pedonale, a confine con il campo agricolo, sfociante nella strada comunale Via San Pietro ad est.

Inoltre è prevista la sistemazione dell'area di proprietà comunale posta a ridosso della Via San Pietro (mappale 564) con realizzazione di:

- tombamento fosso;
- realizzazione di aiuola;
- realizzazione di pavimentazione.

## VIABILITA' E TRAFFICO

Il documento di Valsat indica che l'accessibilità al nuovo parcheggio avverrà dal nuovo collegamento stradale, attualmente in progetto, previsto tra l'intersezione di via Nardi-via Tolara di Sopra e la rotonda sulla via Emilia, a est del centro di Ozzano, nel seguito denominato "bretella".

L'intersezione tra la nuova Bretella e l'accesso al parcheggio a sud dello stabilimento IMA è previsto dal progetto come incrocio a raso regolato con diritto di precedenza alla strada principale.

La nuova Bretella stradale è prevista con sezione a singola corsia per senso di marcia con larghezza di 4,5 m ciascuna, tuttavia in corrispondenza dell'innesto del ramo di accesso al nuovo parcheggio, anch'esso previsto con singola corsia per senso di marcia di larghezza pari a 4,5 m, il progetto prevede l'allargamento della carreggiata della Bretella per consentire la creazione della corsia di accumulo per la svolta a sinistra in ingresso all'area di parcheggio. La corsia di accumulo è prevista con una larghezza di 3 m e una lunghezza di circa 35 m.

Sul ramo sud dell'intersezione è previsto un attraversamento pedonale della Bretella di collegamento della pista ciclopedonale prevista sul lato ovest della nuova strada.

Lo studio del traffico, riportato nel documento di Valsat, ha come obiettivi:

- la stima dei flussi di traffico nel nuovo scenario di progetto, comprendente la realizzazione della nuova bretella stradale;
- la verifica funzionale della nuova intersezione tra la bretella e l'accesso al previsto parcheggio a sud dello stabilimento IMA

L'analisi svolta è partita dalla ricostruzione dell'andamento del traffico sui rami del grafo della viabilità interessata dall'intervento – scenario ante operam- utilizzando i dati rilevati in una recente campagna di monitoraggio del traffico veicolare e successivamente anche con l'impiego di un modello di simulazione.

Sulla rete interessata dall'intervento sono state individuate due fasce orarie di punta comprese fra le ore 7 e le 8 del mattino e tra le ore 17 e le 18 della sera.

Per lo scenario ante operam, dai dati ottenuti dalla campagna di rilievo, si osserva per la rotonda Carlo Guidi, intersezione tra la via Emilia e Via Tolara di Sotto nell'ora di punta della mattina un volume totale di veicoli pari a 2.404 v/h con una quota del 5,5% di mezzi pesanti; per l'ora di punta della sera si osservano invece 2.444 v/h con una quota del 3,1% di mezzi pesanti.

Per questa rotonda, nelle ore di punta si è riscontrato un indice di congestione (Ic) pari a 95 che segnala per la rotonda, una potenziale situazione di pre-congestione, riscontrata anche direttamente dai filmati relativi in particolare all'ora di punta serale, in cui si è visto come la rotonda vada incontro a momenti di congestione, in concomitanza con l'uscita dei veicoli dallo stabilimento IMA.

Lo scenario di progetto, oltre alla realizzazione della bretella e del parcheggio IMA, considera cautelativamente anche l'attuazione dei due comparti residenziali ANS\_C1.3 e AUC\_4, per i quali, sulla base dei dati insediativi, si stima un volume complessivo in termini di veicoli attratti/ generati di 303 v/g. Per le due ore di punta osservate della mattina e della sera si hanno rispettivamente 82 v/h e 72 v/h tra ingressi ed uscite dai comparti.

Dai risultati ottenuti dalle simulazioni, un primo confronto per i flussi veicolari per l'ora di punta della mattina (7-8) tra lo scenario di progetto e lo scenario ante operam, mostra come nello scenario futuro si abbia un incremento dei veicoli per chilometro percorsi sulla rete del 5,0% passando da circa 2.470 veic\*km ai 2.593 veic\*km dello scenario di progetto.

In entrambi gli scenari di riferimento non si riscontrano fenomeni di congestione e l'Ic risulta essere

inferiore alla soglia di precongestione ( $lc > 75$ ) per la maggioranza degli archi della rete, 98,2% per lo scenario ante operam e 99,4% per lo scenario di progetto. I restanti archi risultano essere in uno stato di precongestione.

La velocità media sulla rete vede una lieve diminuzione del 0,7%, passando da 51,5 km/h dello scenario ante operam ai 51,1 km/h dello scenario di progetto, ciò accade in ragione dell'aumento dei flussi veicolari sulla rete indotti dalle attività dei nuovi comparti.

Una seconda serie di confronti tra i parametri trasportistici è stata svolta per l'ora di punta della sera individuata tra le ore 17 e le 18. I veicoli per chilometro percorsi aumentano del 7,5% passando dai 2.587 veic\*km dello scenario ante operam ai 2.782 veic\*km dello scenario di progetto. Anche per l'ora di punta della sera in entrambi gli scenari di riferimento non sono presenti archi in stato di congestione, la rete non congestionata ( $lc < 75$ ) aumenta dello 0,4% passando dal 98,4% della rete nello scenario ante operam al 98,8% dello scenario di progetto.

La rete in uno stato di precongestione diminuisce del 22,5% a favore della rete non congestionata passando dal 1,6% della rete dello scenario ante operam al 1,2% dello scenario di progetto.

La velocità media sulla rete aumenta ma non in maniera significativa +2,2%, passando dai 50,6 km/h dello scenario ante operam ai 51,7 km/h dello scenario di progetto.

Dal confronto dei principali parametri trasportistici, nel passaggio dallo scenario attuale a quello futuro non si hanno dunque da segnalare particolari criticità per i parametri che mostrano andamenti moderatamente negativi, anzi, alcuni parametri, ad esempio l'indice di congestione, subisce modesti miglioramenti.

La nuova intersezione tra la Bretella e l'accesso al parcheggio a sud dello stabilimento IMA presenta sia per l'ora di punta del mattino tra le ore 7 e le 8 e della sera tra le ore 17 e le 18 una condizione molto buona sia per il livello di servizio, con tutti i rami che rientrano in LOS A, sia per la stima della lunghezza massima delle code limitata ad un massimo di circa 20 m per il ramo nord della Bretella nell'ora di punta del mattino in concomitanza degli ingressi al parcheggio.

Inoltre dalle simulazioni risulta che per le due configurazioni studiate con e senza la svolta a sinistra dal parcheggio alla Bretella in direzione sud, non si hanno valori sostanzialmente differenziali dei principali parametri.

## RUMORE

La proposta di variante alla classificazione acustica prevede l'ampliamento dell'ambito attualmente di V classe, in quanto di pertinenza dello stabilimento IMA, al perimetro relativo all'area di parcheggio, oggetto di intervento. Questo in considerazione della destinazione funzionale all'attività produttiva di pertinenza.

Si ha così una contiguità fra un'area in V classe ed una in II classe.

Il documento di Valsat indica che, poiché questa contiguità è già presente nella Classificazione acustica approvata, la modifica proposta non genera una nuova contiguità fra classi che differiscono di più di 5 dBA. Sarà eventualmente possibile prevedere una zona cuscinetto tra l'area produttiva oggetto della presente verifica e la zona residenziale di futura realizzazione ad ovest.

Le caratteristiche altimetriche del territorio sono omogenee; la quota media del piano campagna si attesta circa su 67 metri s.l.m.

I ricettori sensibili presenti nell'area oggetto di verifica, potenzialmente influenzati dall'intervento, si riferiscono ad edifici residenziali costituiti da 2 o 3 piani fuori terra.

Nel documento di Valsat viene presentato lo studio acustico effettuato per la nuova Bretella tra via Emilia e via Tolara di sopra/via Nardi.

Il clima acustico nell'ambito di progetto è determinato principalmente dalle sorgenti stradali, di queste la più importante è la S.S. n. 9 via Emilia. Situata a nord dell'area di intervento è infatti caratterizzata da elevati volumi di traffico.

Al fine di effettuare una specifica verifica è stato organizzato un campo prova in corrispondenza della futura collocazione delle due aree di atterraggio degli elicotteri. Su tali aree sono state effettuate operazioni di atterraggio e decollo appositamente organizzate al fine di effettuare le verifiche fonometriche, rappresentative delle reali condizioni di rumore riscontrabili in presenza

dell'elicottero. Le verifiche fonometriche sono state svolte su elicottero Bell B407 monoturbina della società Aerocopter S.r.l.

Lo studio ha previsto una serie di rilievi acustici strumentali su due recettori situati nelle vicinanze e nelle immediate vicinanze dell'area in cui sorgeranno la due piazzole di atterraggio.

Per la verifica degli apporti di rumore correlati alle operazioni di atterraggio/sosta/decollo dell'elicottero si sono effettuate tre misure in contemporanea per rilevare la fase di atterraggio, la fase di stazionamento a motore acceso e la fase di decollo di un elicottero.

Il clima acustico nella situazione attuale è stato caratterizzato mediante il calcolo dei livelli acustici su una serie di ricettori puntuali localizzati in un intorno significativo dell'intervento, al fine di verificare le eventuali modifiche al clima acustico di tali ricettori introdotte nello scenario futuro.

Il documento di Valsat indica che dall'esame dei risultati acustici sui ricettori nello scenario attuale, emerge una situazione di generale pieno rispetto dei limiti diurni, ad eccezione dei ricettori posti lungo la via Emilia. Per il periodo notturno si hanno superamenti dei limiti sui ricettori prospicienti la viabilità principale, in primo luogo la via Emilia, in secondo luogo via Tolara.

L'approccio metodologico seguito per la determinazione della compatibilità acustica dell'intervento si è basato sulla verifica degli effetti dell'intervento sul clima acustico e in particolare sulla verifica del rispetto dei limiti in riferimento al periodo diurno (ore 6-22) e notturno (22-6) per gli stessi ricettori analizzati nello scenario attuale.

Per la quantificazione dei flussi circolanti sulla rete nello scenario futuro il documento di Valsat rimanda allo Studio di traffico redatto per il progetto stradale della nuova Bretella.

Il documento di Valsat riporta inoltre che in base alle informazioni fornite dalla proprietà, il progetto in esame non prevede variazioni del layout aziendale oltre alla previsione del parcheggio oggetto della presente verifica. Valuta che tale previsione risulta senz'altro migliorativa in quanto riduce i percorsi interni dei mezzi.

Le analisi presentate vedono pertanto la verifica dell'impatto dovuto al nuovo assetto viabilistico interno, senza variare le rimanenti sorgenti interne.

La quantificazione del rumore presente nell'area di intervento nello scenario futuro è stata condotta in riferimento al periodo diurno (ore 6-22) e notturno (ore 22-6), assumendo quali sorgenti i flussi di traffico stradale ipotizzati per lo scenario di simulazione futuro, nonché le sorgenti interne allo stabilimento IMA, schematizzate nel complesso come un'unica sorgente areale la cui intensità è stata calcolata in base alle informazioni reperite nello studio acustico di Bioikos del 2013 e confermata dalla taratura del modello così costruito all'interno del software LIMA. Per il parcheggio sono stati schematizzati i percorsi che i mezzi fanno per raggiungere le piazzole di sosta nonché i percorsi per raggiungere le aree funzionali dello stabilimento (carico scarico merci ecc.).

Per quanto riguarda il rispetto dei limiti assoluti, il documento di Valsat indica che lo scenario futuro pur portando un incremento dei livelli acustici sui ricettori costituenti il primo fronte stradale della bretella, pur sempre contenuto al di sotto di 2,9 dBA diurni e 1,9 dBA notturni, non genera in alcun caso incrementi delle criticità acustiche esistenti, né tanto meno l'insorgere di nuove criticità.

Il documento di Valsat valuta inoltre il pieno rispetto dei limiti differenziali sia diurni che notturni su tutti i ricettori, nonché il rispetto dei limiti assoluti di emissione sia diurni che notturni.

In merito all'elisuperficie, il documento di Valsat specifica che:

- l'elisuperficie viene utilizzata in occasione delle riunioni di CdA (generalmente 2 volte all'anno) e da parte di alcuni consiglieri che provengono da fuori Regione. In questo momento la composizione del CdA non ne prevede l'utilizzo.
- l'elisuperficie di progetto è attualmente localizzata da dopo il 2011, nel lato opposto dello stabilimento IMA con una situazione di distanza dai ricettori analoga. Prima del 2005 l'elisuperficie era praticamente in prossimità dell'attuale postazione di progetto. In ogni caso, per la specifica sorgente, si è proceduto alla verifica del rispetto dei limiti assoluti di zona.

Le operazioni monitorate, correlate alla complessiva attività di atterraggio/decollo/stazionamento sulle due superfici ha avuto una durata complessiva di 9 minuti e viene specificato che tale tempistica risulta più estesa rispetto alla normale tempistica di arrivo/ripartenza di un elicottero in servizio normale.

Assumendo a titolo cautelativo tale tempistica e considerando un numero massimo di 2 arrivi di elicottero al giorno (uno per piazzola), al fine di una valutazione cautelativa si è assunto un tempo massimo di attività giornaliera pari a 18 minuti.

Al fine di verificare il rispetto dei limiti normativi, il contributo dell'elicottero rilevato sui due ricettori (ipotizzando un tempo massimo di 18') è stato esteso al periodo di riferimento diurno e successivamente sommato alla rumorosità rilevata in assenza delle attività di sorvolo.

Il documento di Valsat indica che si esclude l'utilizzo delle superfici nel periodo notturno.

Il documento di Valsat indica che l'apporto sul periodo dovuto alle operazioni di atterraggio/decollo/stazionamento di due elicotteri contemporanei (assunzione assolutamente cautelativa) risulta essere di entità trascurabile portando a un incremento dell'ordine di grandezza di 1 – 1,5 dBA rispetto alla rumorosità complessiva sui ricettori.

L'apporto sul periodo permette di non superare i limiti assoluti di immissione previsti per i due ricettori residenziali individuati e conseguentemente di garantire il rispetto dei limiti normativi.

## QUALITÀ' DELL'ARIA

La qualità dell'aria nello scenario attuale nell'ambito di analisi è stata caratterizzata sulla base della zonizzazione regionale della qualità dell'aria e dei dati ottenuti tramite la rete di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico di Bologna.

In base alla zonizzazione descritta nel piano, l'area oggetto di studio, ricade nell'agglomerato di Bologna e nelle aree di superamento per il PM10 e NO2.

Dai dati di grande scala urbana, la situazione atmosferica relativa all'area oggetto di studio, risulta nel complesso sensibile e, in condizioni particolarmente sfavorevoli, potenzialmente interessata da superamenti dei limiti normativi, in particolare per il PM10.

La fonte principale di inquinamento atmosferico nell'area di intervento è costituita dal traffico veicolare. In particolare, un contributo significativo e valutato nel capitolo del traffico, è quello dato dai veicoli transitanti sulla statale S.S. n. 9 Via Emilia.

Il documento di Valsat indica che l'inquinamento indotto dal solo nuovo parcheggio non è differente né tanto meno superiore rispetto alla situazione ante operam. Questo perché il numero di visitatori/automobili che accederanno al parcheggio di nuova realizzazione e ad uso privato, rappresentano la medesima quantità che aveva accesso fino ad oggi. Non vi è quindi un cambiamento dei flussi veicolari né tanto meno dal punto di vista del carico urbanistico.

Il nuovo parcheggio avrà tuttavia il vantaggio di ridurre le manovre di ingresso-uscita sulla via Emilia, riducendone il carico veicolare proprio nei momenti di maggiore afflusso.

Inoltre con la dotazione di colonnine di ricarica elettrica per oltre il 10% degli stalli previsti, contribuirà a favorire l'uso di veicoli meno inquinanti.

## VERDE ECOSISTEMI E PAESAGGIO

I settori agricoli adiacenti il comparto ad est e sud si configurano allo stato attuale come un continuum con carattere agricolo produttivo di tipo intensivo e meccanizzato, a tratti interrotto da nuclei urbanizzati. L'ambito agricolo rappresenta peraltro il sistema pedecollinare di connessione ecologica con il sistema del parco dei gessi posto a sud.

L'area di intervento si presenta con una copertura vegetazionale scarsa e di scarso interesse vegetazionale all'interno; nelle aree circostanti, solo in coincidenza del torrente Quaderna, posto però ad una distanza considerevole (circa 1 km) si riscontra una copertura vegetazionale abbastanza ricca; ma l'assetto generale della zona, pur con una discreta incidenza della vegetazione, rimane quello artificializzato della pianura coltivata.

Nella specifica area di intervento non sono presenti esemplari arborei.

In corrispondenza della zona industriale IMA, dove viene prevista la realizzazione del nuovo parcheggio si segnala la presenza di un varco ecologico in corrispondenza al rio Gorgara. In tal senso lo sviluppo del verde previsto per l'area costituisce un'opportunità per sviluppare, nella progettazione, il tema della "mediazione" rispetto alla campagna coltivata ed all'ambito a maggiore valenza ecologica, rappresentato dal rio Gorgara ma anche nei confronti della più distante area

perifluviale del Quaderna. Questa progettazione del verde ha in particolare l'obiettivo di potenziare le valenze ecologiche e naturalistiche dell'area, agendo sulla vegetazione e gli spazi aperti.

Il documento di Valsat valuta che l'area di intervento può svolgere un ruolo significativo, rispetto al sistema delle connessioni ecologiche delineato nella pianificazione, in quanto contiguo ad aree insediate di tipo industriale con un livello di connettività ecologica limitato.

Le potenzialità dell'area in questo senso appaiono importanti e il ruolo che è quello di definire il "bordo" sud dell'ambito produttivo, prevedendo elementi di mediazione e mitigazione dell'insediamento, rispetto agli elementi descritti.

Rispetto al contesto edificato dell'area produttiva, il verde dell'area parcheggio, appare come un elemento di "ricucitura", la cui definizione può contribuire a definire in maniera più compiuta e "mediata" il confine tra insediamento ed area agricola

L'ambito ricade entro il "Limite del sistema collinare" (art. 2.9 NTA PSC e art. 3.2, 7.41 e 10.8 del PTCP). Il documento di Valsat ritiene che la attuazione delle previsioni per l'area sia compatibile con la norma; non sono previsti nuovi manufatti edilizi (ad eccezione della portineria, di dimensioni estremamente ridotte - 9x5 m - e altezza di circa 3m) e il parcheggio si trova in adiacenza al territorio urbanizzato ed al lotto produttivo cui è funzionalmente collegato. Inoltre, è in corso di redazione un progetto di inserimento paesaggistico del parcheggio, per mitigarne l'impatto sul paesaggio locale.

Il progetto presta particolare attenzione alla morfologia del terreno, infatti segue l'andamento plano-altimetrico del terreno fino alla zona prospiciente i fabbricati e limita l'area in rilevato alla zona est. Inoltre la soluzione progettuale del parcheggio ha consentito il mantenimento della quasi totalità delle alberature esistenti, platani di notevoli dimensioni, presenti lungo il confine sud dell'area cortiliva attuale (zona sud-ovest).

L'intervento in progetto prevede la messa a dimora di 167 alberi di alto fusto e 2.100 arbusti a delimitazione del lotto ed ombreggiamento del nuovo parcheggio.

Nell'area destinata al parcheggio è prevista una componente arborea ad ombreggiamento degli stalli di sosta, articolata in un piano dominante costituito da n.60 esemplari di Quercia (*Quercus cerris* e *Quercus pubescens*) e da un piano dominato costituito di n. 32 esemplari di Acero e Frassino.

L'area destinata a parcheggio sarà delimitata sul lato Nord, da una quinta alberata ed arbustiva composta da n.45 esemplari di *Pyrus calleryana* 'Chanticleer' ed arbusti di Rosa sanguinea, così da valorizzare e caratterizzare l'aspetto ornamentale del nuovo accesso all'azienda.

Al fine di un miglior inserimento ambientale, lungo il confine Sud è prevista la creazione di un filare di esemplari arborei a portamento colonnare, quale setto di transizione con la zona agricola e come testimonianza storico-paesaggistica dei luoghi, composta da n. 30 alberi a portamento colonnare (*Quercus robur fastigiata* e *Carpinus betulus*). Il filare si completa con la formazione di una quinta arbustiva a diverse sfumature cromatiche in siepe mista (*Cornus* spp., *Rosa* spp., *Viburnum* spp.) concepita per gruppi monospecifici così da ottenere cromatismi diversi al variare delle stagioni, fioriture scalari, intercalare gruppi di arbusti bassi a gruppi alti.

In corrispondenza del nuovo accesso, viene proposta la realizzazione di un'area verde estensiva a "prato fiorito" naturale come elemento di valorizzazione della biodiversità.

Secondo il documento di Valsat non risultano alterati nella trasformazione elementi di rilievo da punto di vista paesaggistico, né direttamente né indirettamente: in particolare non emerge un'interferenza conseguente al progetto, quanto piuttosto una valorizzazione in termini di continuità paesaggistica;

- il progetto non determina interferenze con il verde esistente, posto nel perimetro sud dell'attuale area esistente. Anzi nell'ambito dell'intervento viene prevista una riqualificazione dell'ambito produttivo interno in termini di eliminazione di aree parcheggio e incremento della permeabilità (vengono rese permeabili alcune superfici attualmente impermeabili);
- All'esterno della recinzione lato sud (a confine terreno agricolo coltivato) verrà realizzato un percorso pedonale, pavimentato in ghiaia che collegherà la nuova bretella (lato ovest) alla Via San Pietro (lato est).

Il documento di Valsat conclude che l'attuazione dell'intervento risulta non solo coerente e compatibile con il quadro generale previsto dagli strumenti urbanistici per la componente vegetazione paesaggio ecosistemi nello scenario futuro ma addirittura rappresenta un elemento di valore sotto il profilo vegetazionale, paesaggistico ed ecosistemico.

## ELETTROMAGNETISMO

In merito alle sorgenti a bassa frequenza è stata individuata la presenza delle seguenti sorgenti potenzialmente interferente con l'ambito specifico:

- una linea elettrica a Media Tensione (15 kV) recentemente interrata posta immediatamente a nord-ovest dell'area;
- una linea elettrica interrata a Media Tensione (15 kV) posta in corrispondenza del confine nord dell'area.

Alla luce del recente interramento della linea MT, le potenziali interferenze saranno esclusivamente correlate alla presenza di linee MT interrate e eventuali cabine di trasformazioni MT/BT interne all'ambito

L'impianto SRB esistente posto a minor distanza si riferisce all'SRB del gestore TIM (BO 57) sito in via Tolara di Sotto - c/o parcheggio comunale ad una distanza superiore a 400 metri dall'areale oggetto di verifica.

L'antenna radio più vicina si colloca a una distanza molto superiore a 300 metri dall'ambito in oggetto.

Alla luce di quanto specificato, il valore limite di legge (valore di attenzione 6 V/m) fissato nel DPCM del 8 Luglio 2003, da conseguirsi all'interno di edifici adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore giornaliere, e loro pertinenze (quali balconi, terrazze e cortili), non viene mai raggiunto in nessuna porzione degli edifici interni all'area oggetto di verifica. Alla luce delle verifiche sopra riportate non sono presenti impianti ad alta frequenza tali da interferire con gli edifici interni all'areale oggetto di verifica.

## ARCHEOLOGIA

A nord tra il sito di intervento e la via Emilia sono presenti "Aree di concentrazione dei materiali archeologici" (art. 2.12 lett. c NTA PSC): "c) aree di concentrazione di materiali archeologici o di segnalazione di rinvenimenti; aree di rispetto o integrazione per la salvaguardia di paleo-habitat, aree campione per la conservazione di particolari attestazioni di tipologie e di siti archeologici; aree a rilevante rischio archeologico". Lungo via Tolara e ulteriormente lungo via S. Pietro in direzione est sono identificate "Visuali di pregio su strutture dell'insediamento storico".

Via S. Pietro, cui il comparto di interesse si appoggia da ovest, è classificata come "Infrastrutturazioni storiche: viabilità storica" (art. 2.16 NTA PSC).

Il documento di Valsat indica che "all'interno del nuovo parcheggio sono state inserite delle aree di sosta valorizzando i reperti archeologici ritrovati durante gli scavi. Quest'area situata al centro del parcheggio ha offerto l'opportunità per creare una zona di sosta e relax: uno spazio verde arredato con sedute e posto al centro dell'intervento".

## ACQUE SUPERFICIALI

L'area in esame appartiene al bacino idrografico del torrente Idice attraverso il tributario Torrente Quaderna, che scorre circa a 1 Km di distanza verso est; l'area indirizza le proprie acque al reticolo idrografico di bonifica, che in questo caso è rappresentato dal Rio Gorgara. Il corso d'acqua scorre con direzione N-S lungo la Strada Comunale San Pietro, che delimita ad est l'ambito in esame.

Sul corso d'acqua è istituita la tutela dell'alveo attivo e quella di pertinenza fluviale, ai sensi degli artt. 2.2 e 2.4 delle NTA del PSC. Il perimetro dell'ambito in esame, non interferisce con alcuna delle due tutele suddette.

L'ambito ricade inoltre nelle "Zone soggette a controllo degli apporti d'acqua" (art. 2.19 NTA PSC)

Il progetto del parcheggio prevede la raccolta delle acque meteoriche ed il loro recapito ad una vasca di laminazione prevista sul margine sud, verso la via S. Pietro, dimensionata adeguatamente

per ricevere, oltre alle acque del parcheggio stesso, anche quelle raccolte nei nuovi comparti residenziali previsti dal POC (Ambito ANS\_C1.3 e Ambito AUC\_4) e nella nuova bretella di collegamento alla via Emilia (superficie di 5002 mq). Tale vasca avrà la funzione di laminare le acque meteoriche del comparto prima del loro ingresso in fognatura pubblica bianca.

Quanto alla verifica di conformità della presente proposta rispetto alla "Variante di Coordinamento tra il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni e il Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico" approvato dalla Giunta Regionale il 5 dicembre 2016 (DGR 2112/2016 – DGR 2111/2016), l'area che ricade nella Tavola MP 5 - Mappa di pericolosità delle aree potenzialmente interessate da alluvioni, risulta esterna alle perimetrazioni del Piano. Non vi è dunque nessuna interferenza tra le aree di pericolosità da rischio alluvioni e l'area della trasformazione.

In merito al sistema di smaltimento delle acque, tenuto conto della tipologia del traffico veicolare che interessa l'area di parcheggio, della ridotta movimentazione delle auto nello stesso e delle intese raggiunte con i servizi tecnici di Arpae e di HERA al fine di ridurre l'afflusso di acqua negli impianti di depurazione, le acque meteoriche della zona di intervento sono state così suddivise:

- rete fognante bianca per acque meteoriche suddivisa:
  - rete per strada interna assoggettata a trattamento delle acque di prima pioggia, con l'installazione di due impianti con disoleatore esterno di tipo monoblocco prefabbricato in c.a. da interrare, con scarico nella rete mista interna come da integrazioni del maggio 2019. Le acque di seconda pioggia saranno scaricate nella vasca di laminazione a cielo aperto;
  - rete per aree di sosta auto e relativa viabilità di servizio non assoggettata a trattamento di prima pioggia, che, opportunamente disoleate e sedimentate, sono raccolte per l'irrigazione delle zone verdi (fabbisogno giornaliero = 33 mc) in una vasca interrata posta nella zona terminale del parcheggio (lato est) sotto la piazzola sud eliporto della capacità di circa 1.150 mc; lo scarico avverrà nella vasca di laminazione;
  - drenaggio di scolo aree verdi con recapito nel collettore fognario aree di sosta auto;
- rete fognante nera per scarichi civili a servizio del fabbricato ad uso portineria.

Il recapito delle acque meteoriche laminate è stato individuato nella fognatura bianca pubblica, in gestione ad Hera spa, con recapito finale nel Rio Gorgara.

La vasca di laminazione, comune agli ambiti residenziali ed al parcheggio dello stabilimento di IMA spa, è ubicata ad ovest della Via San Pietro su un terreno di circa 5000 m<sup>2</sup> ed avrà una capacità d'invaso, con un franco di 70 cm, pari a 5472.70 m<sup>3</sup>, risulta maggiore della capacità richiesta, pari a 5075 m<sup>3</sup>.

## SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE SOTTERRANEE

Il documento di Valsat fa riferimento alla Relazione Geologica redatta dallo Studio Geotecnico G. Chili nel Gennaio 2018, relativa al progetto del solo parcheggio (senza opere connesse), per la quale sono stati eseguiti 4 sondaggi per mezzo di escavatore e utilizzate prove di bibliografia.

Dal punto di vista geomorfologico l'area in studio si sviluppa in una zona degradante da ovest verso est, con quote massime di circa 69 m s.l.m. nella zona ovest a quote minime di circa 64 m s.l.m. nella zona est. L'area appartiene alla fascia geografica di medio-alta pianura; in particolare si sviluppa in corrispondenza della conoide apicale formata dai depositi del rio Centonara, più ad ovest, e del Rio Gorgara, che ne segna il limite orientale. I depositi di conoide sono di tipo limoso-argilloso in relazione alle litologie dei terreni presenti nella fascia pedecollinare e del primo Appennino, con interposte ghiaie localizzate in lenti strette ed allungate.

I saggi eseguiti, hanno evidenziato la presenza di circa 50 cm di terreno agrario, mentre a circa – 1.0 m da p.c. attuale, profondità a cui presumibilmente verrà impostato il piano di appoggio della fondazione del parcheggio, si riconoscono terreni a litologia fine e finissima, quali argille e argille limose di colore grigio verde.

Per la definizione dei parametri sismici che definiranno il rischio sismico, sono stati utilizzati i rilievi tomografici eseguiti per la realizzazione di due POC prossimi all'area in esame.

Dalle elaborazioni effettuate si è riscontrato che i terreni ricadono entro la categoria C. Sono forniti i fattori di amplificazione da utilizzare per la costruzione degli spetti di risposta sismica del terreno, desunti dalla D.G.R. 2193/15, relativi al tipo morfologico PIANURA 1. Poiché dall'analisi della stratigrafia emerge che sono presenti livelli di terreni granulari sotto falda solamente tra 13.80 m e 14.00 m, in base a quanto riportato nel D.G.R. 2193/15, nello studio geologico non è stato ritenuto necessario il calcolo della suscettività alla liquefazione dei terreni. Per quanto riguarda le acque sotterranee, l'ambito ricade nelle "Aree di ricarica della falda di tipo B". Nel PTCP, il riferimento è all'art. 5.2-5.3, che richiede per gli ambiti per i nuovi insediamenti indici e parametri urbanistici tali da garantire il mantenimento di una superficie permeabile pari almeno al 20% della superficie territoriale ricadente in zona B, nel caso di aree a destinazione prevalentemente produttiva e commerciale. Relativamente alle acque sotterranee, negli strati più superficiali si attesta una falda libera con soggiacenza di qualche metro, con escursioni stagionali fortemente influenzate dagli eventi meteorici: si tratta di una falda sospesa a pelo libero in quanto la prima vera falda si trova a circa 50 m di profondità. Il Dott. Chili segnala tuttavia la possibilità di venute d'acqua superficiali, che scorrono all'interfaccia tra la zona decompressa dalle lavorazioni agrarie e la superficie salda (argillosa) al di sotto. Date le pendenze non trascurabili del terreno a monte anche questa falda superficiale può avere delle portate importanti, soprattutto durante o immediatamente dopo stagioni piovose. In base alle litologie interpretate si può associare ai terreni una permeabilità corrispondente ad un ordine di grandezza di 10<sup>-8</sup> m/s, per cui l'area è a bassissimo rischio di infiltrazione da parte di liquidi dalla superficie con dispersione in senso orizzontale molto maggiore rispetto a quella verticale in ragione della presenza in superficie di terreni decompressi (terreni agrari).

## PIANO DI MONITORAGGIO

Non è stato proposto un piano di monitoraggio.

## **PARERI E OSSERVAZIONI**

Sono pervenuti i seguenti pareri:

- **HERA** (parere del 2/08/2018, allegato al PG n. 16183/2019 della Città metropolitana) esprime parere favorevole condizionato all'adempimento delle prescrizioni e alla realizzazione delle opere a carico dell'attuatore dettagliate nel parere stesso.
- **ARPAE - APAM** (parere allegato al PG n. 28878 della Città metropolitana) evidenzia che:
  - dai dati riportati nella documentazione acustica si osserva che l'elisuperficie, seppure attualmente a norma, ha un impatto tutt'altro che trascurabile presso i recettori più prossimi tanto che se fosse applicabile il criterio differenziale questo non sarebbe rispettato. Poiché le elisuperfici oggetto del presente parere sono infrastrutture funzionali al sito produttivo, e non è dato ad oggi sapere se in futuro godranno del principio di inapplicabilità del criterio differenziale, si valuti l'effettiva necessità di realizzare tali infrastrutture.
  - la classificazione della area di espansione in classe V, come proposto dallo studio di consulenza, produrrà un conflitto, verificandosi un salto di 3 classi acustiche, in quanto confinante con una classe II.

ARPAE – APAM esprime parere favorevole nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. In considerazione della V classe acustica proposta, gli strumenti urbanistici in variante, ed in particolare il RUE, pongano un vincolo sull'area di espansione di cui al procedimento di cui trattasi affinché qualsiasi futuro intervento in tale area sia preventivamente soggetto a valutazione di impatto acustico;

2. Tutti i velivoli in atterraggio/decollo dalle elisuperfici dovranno rispettare i valori di omologazione.
  3. L'amministrazione comunale dovrà definire e normare le competenze e gli oneri per la manutenzione ordinaria e straordinaria della vasca di laminazione a servizio dell'opera di cui trattasi e degli interventi urbanistici elencati in premessa.
  4. I sistemi di gestione delle portate meteoriche di prima pioggia delle aree di carico e scarico ovest ed est, interni all'attuale stabilimento e soggetti a modifica nell'ambito del presente intervento, dovranno essere dimensionati per almeno i primi 5 mm ricadenti sulla superficie scolante. Qualora la gestione della attività su tali superfici sia condotta in modo tale per cui il dilavamento delle superfici stesse, operato dalle precipitazioni, non possa ritenersi completato od esaurito nell'arco di tempo definito per la valutazione delle acque di prima pioggia, dovranno essere realizzati sistemi di gestione in continuo della totalità delle portate, eventualmente limitando, ove possibile le superfici a rischio di contaminazione. In ogni caso i sistemi di gestione dovranno essere realizzati in conformità a quanto prescritto dalla DGR 283/2005 e dalla DGR 1860/2006.
  5. I sistemi di accumulo di emergenza delle aree di deposito temporaneo rifiuti, analogamente ai bacini di contenimento di materie prime e rifiuti liquidi, dovranno essere sempre mantenuti liberi e puliti al fine di preservarne la capacità e la funzionalità.
  6. I pozzetti di ispezione e prelievo degli scarichi di acque di prima pioggia dovranno essere realizzati in conformità allo schema tipo di cui al Regolamento del Servizio Idrico Integrato.
  7. Terre e rocce di scavo dovranno essere gestite in conformità a quanto previsto dal DPR 120/2017.
  8. Gli impianti di illuminazione dovranno essere realizzati nel rispetto di quanto previsto dalla LR 19/2003 e dalla DGR1732/2015.
  9. Nel Permesso di Costruire dovranno essere inserite prescrizioni per la fase di cantierizzazione delle opere. In particolare dovrà essere prescritta l'adozione di idonei sistemi di abbattimento delle polveri ed inoltre una congrua frequenza di pulizia della viabilità pubblica in entrata ed uscita dal cantiere la cui estensione dovrà essere definita a cura dei competenti uffici comunali.
  10. Dovrà essere richiesta una modifica dell'Autorizzazione Unica Ambientale vigente documentando in dettaglio la viabilità interna allo stabilimento, le modalità di gestione dei piazzali esterni e dei depositi materie prime e rifiuti speciali nonché il dimensionamento di tutti gli impianti di gestione e trattamento delle acque meteoriche. Dovrà inoltre essere allegata la documentazione acustica di progetto ed eventuali successivi aggiornamenti.
- **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio** (pareri del 17/09/2018 e del 5/03/2019, allegati al PG n. 16183/2019 della Città metropolitana). Nel parere del 17/09/2018, la Soprintendenza comunica che nell'area interessata dal progetto di parcheggio e attrezzature sono già stati eseguite indagini archeologiche estensive che hanno messo in evidenza stratificazioni e resti strutturali di età romana. Vista la presenza di resti strutturali a quote superficiali, con nota del 14/02/2018, la Soprintendenza ha ritenuto congrua la soluzione proposta dalla Studio Tecnico Negroni, che prevede un innalzamento di quota nelle aree in cui sono presenti i resti strutturali e le fornaci, in modo da non interferire con i resti medesimi e ha autorizzato le opere necessarie alla realizzazione del parcheggio e delle attrezzature.
- Nel parere del 5/03/2019, la Soprintendenza fa riferimento al parere precedente e precisa che la soluzione approvata, oltre all'innalzamento della quota nelle aree in cui sono presenti i resti strutturali e le fornaci, prevede anche la predisposizione a verde delle zone interessate dai resti, integrata da un apparato didattico da esporre quanto rinvenuto nel corso delle indagini archeologiche. Rimane quindi in attesa della realizzazione dell'apparato didattico previsto.

- **Consorzio della bonifica Renana** (comunicazione del 20/05/2019 allegato al PG. n. 34941/2019 della Città metropolitana) comunica che l'area interessata dal comparto in oggetto non ricade nel proprio bacino di competenza, in quanto scarica le acque meteoriche nel Torrente Quaderna. Conseguentemente il Parere idraulico risulta nelle competenze della Regione Emilia-Romagna Servizio Area Reno e Po di Volano.
- **Azienda USL di Bologna** (parere del 24/04/2019, allegato al PG n. 28878/2019 della Città metropolitana), per quanto di competenza, esprime parere FAVOREVOLE alla realizzazione del parcheggio e attrezzature, alla variante urbanistica ed alla VAS.
- **e-distribuzione** (parere del 2/07/2018, allegato al PG n. 16183/2019 della Città metropolitana) precisa che nell'ambito del procedimento urbanistico/edilizio riguardante l'intervento in oggetto, dovrà essere conseguito il parere AUSL anche per i locali destinati a contenere le trasformazioni 15/0,4 KV, se previsti; detto parere dovrà essere trasmesso ad e-distribuzione, per essere utilizzato in sede di istruttoria per l'autorizzazione degli impianti. Lo spostamento della rete elettrica ipotizzato nell'intervento urbanistico, dovrà essere richiesto dopo l'ottenimento dell'autorizzazione a costruire; dovrà inoltre essere perfezionato formalmente con sufficiente anticipo, tenendo conto che normalmente occorrono circa 180 gg. per l'espletamento degli adempimenti autorizzativi/patrimoniali e 50 gg. circa, per l'esecuzione dei lavori. Tutto ciò premesso e considerato acquisito, e-distribuzione esprime parere favorevole al Piano Urbanistico in oggetto, 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 stessa.
- **Regione Emilia Romagna – Servizio difesa del suolo, della costa e bonifica** (comunicazione in atti al PG. n. 10010/2018 della Città metropolitana) rileva di non avere, per legge, competenze da esprimere nel procedimento in oggetto e che conseguentemente in nessun caso, possono ricollegarsi gli effetti previsti dall'art. 14-bis della L. 241/1990 alla mancata comunicazione di determinazioni.
- **Regione Emilia Romagna – Servizio Area Reno e Po di Volano** (parere in atti al PG. n. 288778/2019 della Città metropolitana) esprime parere favorevole con le seguenti prescrizioni:
  1. Per il mantenimento dell'efficienza del manufatto di laminazione si raccomandano le seguenti operazioni di manutenzione:
    - sfalcio dell'erba, ove presente, almeno 4 volte l'anno;
    - controllo del funzionamento del sistema di scarico nel corpo recettore almeno 2 volte l'anno;
    - verifica periodica, almeno 2 volte l'anno e comunque dopo eventi che hanno provocato l'invaso di tutti i sistemi di raccolta, del funzionamento del sistema prima dello scarico nel corpo recettore;
    - controllo dopo ogni evento dello stato della gaveta in cls e rimozione, quando necessario, del materiale depositato;
  2. Verificare e produrre dichiarazione dell'ente gestore che il sistema di smaltimento costituito dal collettore generale in cls di diametro Ø1000, recapitante nella fognatura pubblica esistente che a sua volta scarica nel rio Gorgara, sia in grado di ricevere le acque laminate provenienti dagli ambiti di nuova urbanizzazione.

## CONSIDERAZIONI E OSSERVAZIONI

L'area interessata dal progetto di nuovo parcheggio è classificata dal PTCP come: Sistema collinare, Unita' di paesaggio e Ambiti a prevalente alta vocazione produttiva agricola. Il PSC vigente la classifica come "Ambito agricolo di rilievo paesaggistico". Con la Variante in oggetto l'area viene riclassificata come "Dotazione pertinenziale a servizio attività produttiva esistente".

La realizzazione del nuovo parcheggio comporta una perdita di suolo agricolo pregiato, in una zona il cui rilievo paesaggistico è riconosciuto sia dal PTCP che dal PSC, che peraltro svolge funzioni ecosistemiche.

Il documento di Valsat afferma che "è in corso di redazione un progetto di inserimento paesaggistico del parcheggio, per mitigarne l'impatto sul paesaggio locale". Non essendo stato allegato alla documentazione di variante, tale progetto di inserimento paesaggistico dovrà essere fornito in sede di dichiarazione di sintesi.

Ancora su questo tema, il documento di Valsat, per quanto riguarda il progetto del verde indica un numero di nuovi esemplari (tra alberi e arbusti) da impiantare non chiaramente definito. In punti diversi del documento di Valsat si parla infatti di circa 2.000 o di circa 2.300. La quantità effettiva va chiarita e riportata nelle Norme e nella Convenzione.

Il progetto comporta inoltre l'impermeabilizzazione dell'area e pertanto la perdita della sua capacità di ricarica della falda, in quanto ricompresa tra le zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura (Area di tipo B di ricarica indiretta della falda)

Non è chiara la effettiva superficie permeabile prevista: nel documento di Valsat la SP viene quantificata nel 20% della ST, nelle Norme di RUE in variante è quantificata come 25% della SF, mentre nel Prospetto delle superfici del parcheggio, inviato in risposta a una richiesta di integrazioni, viene indicata una superficie permeabile pari al 39% della ST.

Va quindi chiarita la effettiva superficie permeabile garantita, esplicitandola come percentuale della ST e correggendo quindi anche le norme di RUE in variante, che attualmente riportano la SP minima in percentuale sulla SF anziché sulla ST.

La creazione del nuovo parcheggio ha lo scopo di spostare l'area di sosta attualmente esistente all'interno del comparto produttivo di IMA, così da ridurre l'attuale circolazione dei mezzi nell'area cortiliva, per motivi di sicurezza e per consentire un maggiore controllo degli accessi del personale dipendente ed esterno allo stabilimento.

Nel documento di Valsat viene presentato lo studio acustico effettuato per la nuova Bretella tra via Emilia e via Tolara di sopra/via Nardi. Viene inoltre presentata una specifica verifica effettuata per le future aree di atterraggio degli elicotteri. A questo riguardo si concorda con le valutazioni espresse nel parere di ARPAE APAM, quando osserva che l'elisuperficie, seppure attualmente a norma, ha un impatto tutt'altro che trascurabile presso i recettori più prossimi tanto che se fosse applicabile il criterio differenziale questo non sarebbe rispettato. Si condivide l'invito espresso in tale parere a valutare l'effettiva necessità di realizzare tali infrastrutture, poiché le elisuperfici oggetto sono infrastrutture funzionali al sito produttivo, e non è dato ad oggi sapere se in futuro godranno del principio di inapplicabilità del criterio differenziale.

Come rilevato anche nel parere di ARPAE APAM, la classificazione del parcheggio in V classe acustica porta a una contiguità fra un'area in V classe ed una in II classe.

La giustificazione indicata nel documento di Valsat, secondo il quale, poiché questa contiguità è già presente nella Classificazione acustica approvata, la modifica proposta non genera una nuova contiguità fra classi che differiscono di più di 5 dBA non è condivisibile. Il documento di Valsat indica che sarà eventualmente possibile prevedere una zona cuscinetto tra l'area produttiva oggetto della presente verifica e la zona residenziale di futura realizzazione ad ovest. Si chiede di prevedere tale zona cuscinetto nella norma di RUE, quantificando una larghezza minima tale da contenere

efficacemente l'elevata discontinuità. Inoltre, come prescritto da ARPAE APAM, gli strumenti urbanistici in variante e in particolare il RUE devono prevedere un vincolo sull'area di espansione di cui al procedimento in oggetto affinché qualsiasi futuro intervento in tale area sia preventivamente soggetto a valutazione di impatto acustico.

Tutte le valutazioni di sostenibilità dell'intervento in oggetto espresse nel documento di Valsat in riferimento alle matrici Traffico, Rumore e Qualità dell'aria si basano sul presupposto che l'accesso al parcheggio avvenga dalla nuova bretella di collegamento tra via Emilia e via Nardi.

In questo modo infatti il nuovo parcheggio avrà il vantaggio di ridurre le manovre di ingresso-uscita sulla via Emilia, riducendone il carico veicolare proprio nei momenti di maggiore afflusso, con conseguente miglioramento del clima acustico. Inoltre l'inserimento del progetto di parcheggio nell'intorno territoriale, grazie anche all'introduzione della nuova bretella, dovrebbe risolvere alcuni superamenti dei limiti acustici di norma già presenti nella situazione ante-operam, e in ogni caso non generare incrementi delle criticità acustiche esistenti, né l'insorgere di nuove criticità.

Non sono stati presentati né valutati scenari alternativi riferiti ad un eventuale funzionamento del parcheggio in assenza della bretella di collegamento tra via Emilia e via Naldi, quindi l'attuazione del parcheggio dovrà essere subordinata al completamento e all'entrata in funzione della nuova bretella.

In merito al sistema di smaltimento delle acque, si prende atto delle scelte progettuali così come integrate, definite con gli Enti competenti, e si rimanda alle prescrizioni contenute nel parere finale di ARPAE.

Si condivide la raccolta delle acque per essere riutilizzate per usi compatibili al fine di limitare il consumo di acqua potabile, per l'irrigazione delle ampie superfici a verde in progetto (37% della superficie dell'intervento) e delle numerose essenze arboree e arbustive, previste per l'ombreggiamento e la mitigazione del parcheggio.

La **vasca di laminazione** è descritta nella Relazione idraulica - aggiornata 2019 (tavola 11D) nella quale è specificato che il dimensionamento della vasca ha considerato la superficie territoriale (superfici impermeabile e permeabile) dei vari interventi urbanistici ricompresi. Per tale motivo la vasca di laminazione risulta sovradimensionata con garanzia di maggiore sicurezza (con un franco di 70 cm, volume pari a 5472.70 m<sup>3</sup>).

La vasca di laminazione, comune agli ambiti residenziali ed al parcheggio dello stabilimento di IMA spa, è ubicata ad ovest della Via San Pietro ed è collegata tramite condotta realizzata su terreno di Nemo Investimenti srl lungo il confine sud del parcheggio.

Si tratta di una vasca realizzata su un terreno di circa 5002 mq interamente recintato con rete metallica e con accesso carrabile dalla Via San Pietro.

La progettazione ha previsto il rivestimento delle scarpate e del fondo della vasca con uno strato di terreno argilloso; non è stato previsto uno sfioro per la vasca in esame in quanto la capacità della vasca allo sfioro risulta pari a 8368.52, decisamente superiore alla capacità richiesta.

L'uscita dalla vasca, prevista al centro della zona nord, avverrà tramite bocca tarata, nel collettore della fognatura pubblica per acque bianche esistente DN1000, posto sul confine nord del terreno di Nemo Investimenti srl (ex fosso di campagna tombato attualmente in carico ad Hera spa Nodo 67652) che attraversa la Via Emilia ed ha recapito finale in acque superficiali (Rio Gorgara ovest tombato).

Tale vasca di laminazione, inserita anche nel progetto della nuova bretella stradale di collegamento tra la Via Tolara di sopra e la Via Emilia, risulta già approvata dal Comune di Ozzano dell'Emilia con D.G.C. n. 133 del 19/12/2018.

Si evidenzia che non è indicata la tempistica di realizzazione di tale vasca necessaria per la laminazione dell'intervento in esame e quindi propedeutica alla realizzazione del parcheggio stesso in quanto il volume di laminazione di circa 1000 mc è previsto in tale vasca. Pertanto la

realizzazione del parcheggio deve essere subordinata alla realizzazione della vasca di laminazione. Per lo scarico finale che avviene nella fognatura bianca pubblica gestita da HERA, che a sua volta si immette nel Rio Gorgara, deve essere ottenuta la dichiarazione che il sistema sia in grado di ricevere le acque laminate.

Nel parere di Hera relativo all'intervento in oggetto questa dichiarazione non è presente.

Per quanto riguarda la matrice suolo-sottosuolo, sono disponibili, oltre alla relazione geologica citata nella Valsat, altre relazioni relative ad interventi compresi nell'istanza, in base alle quali emergono altri aspetti non valutati nel documento di Valsat suddetto.

In particolare sono state svolte, nel 2018, relazioni geologiche e geotecniche relative agli interventi edilizi più significativi, a livello esecutivo, oggetto di permesso di costruire, quali:

- costruzione di una vasca per accumulo di acque piovane di forma quadrata con dimensione  $B = 20$  m, coperta ed adibita a piazzola di atterraggio di elicotteri privati. Lo scavo avrà profondità massima di 3,90 m poiché è previsto un successivo innalzamento del piano di campagna di circa 1,40 m;
- costruzione di pensiline/tettoie per moto e cicli.

Per questi interventi sono state svolte indagini geognostiche approfondite che consentono di definire l'assetto lito-stratigrafico, sismico e idrogeologico di dettaglio.

Tutte le indagini confermano le litologie prevalentemente fini, anche se riscontrano locali lenti limo-sabbiose ed anche lenti ghiaiose attestate a - 7/8 m dal piano campagna, presenti solamente nella porzione orientale dell'area industriale. Non è stato riscontrato il rischio di liquefazione.

Per la vasca di accumulo interrata il geologo incaricato ha verificato la fattibilità di fondazioni superficiali a platea, mentre per le tettoie sono previste fondazioni a trave in cls armato.

Si segnala che non sono stati realizzati invece gli approfondimenti geologici e geotecnici per il permesso di costruire del fabbricato portineria di 60 mq.

In particolare si evidenzia che per la vasca di accumulo si rende necessaria l'esecuzione di uno scavo di altezza 3,90 m, con una inclinazione di  $30^\circ$  al fine di evitare destabilizzazioni del ciglio, che comporterà la disponibilità di un volume di terre e rocce da scavo di circa 1600 mc.

Anche per la realizzazione del parcheggio che, in base alle dichiarazioni del geologo, comporterà uno scavo di circa un metro per la messa in posto delle fondazioni, si avrà a disposizione un volume di circa 25.000 mc di terreno argilloso, difficilmente utilizzabile per la fondazione stessa.

Si precisa a tal proposito che non sono state fornite indicazioni sul riutilizzo dei terreni risultanti dagli scavi: si evidenzia come il cantiere, nel suo insieme, rientra nell'art. 1, lettera v) «cantiere di grandi dimensioni non sottoposto a VIA o AIA»: cantiere in cui sono prodotte terre e rocce da scavo in quantità superiori a seimila metri cubi, calcolati dalle sezioni di progetto, nel corso di attività o di opere non soggette a procedure di valutazione di impatto ambientale o ad autorizzazione integrata ambientale di cui alla Parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152".

Tutti i materiali prodotti dagli scavi dovrebbero essere opportunamente gestiti mediante l'applicazione del DPR 120/2017 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164", previo accertamento di assenza di contaminazioni mediante le prescritte analisi.

Poiché sembra possibile riutilizzare per ripristini e sistemazioni in loco solo una piccola parte del volume di materiale generato, dovranno essere individuati uno o più siti esterni al comparto nei quali possa essere riutilizzato il materiale. In assenza dell'applicazione del DPR in ambito di permesso di costruire tali materiali dovranno essere gestiti come rifiuto e smaltiti presso siti autorizzati. Si chiede pertanto di integrare tale aspetto prima del rilascio del permesso di costruire al fine di rendere più sostenibile tale aspetto.

Sempre in merito al parcheggio, nel parere della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del 17/09/2019, è specificata la necessità di alzare il piano campagna attuale di parte

dall'area, senza specificarne la relativa quota, né la superficie interessata.

In ogni modo nei documenti disponibili non è stata considerata la necessità di portare in sito il materiale per le fondazioni, né per l'eventuale sopraelevazione richiesta nel parere suddetto.

Si richiede pertanto di chiarire se la costruzione del parcheggio comporta scavi o sopraelevazione del piano di campagna originario e conseguentemente presentare un adeguato piano di gestione delle terre, stimando i volumi in gioco per la costruzione, al fine di valutarne la sostenibilità anche in termini di traffico indotto.

Si chiede di completare tali aspetti nella dichiarazione di sintesi.

Per quanto riguarda le acque sotterranee, visto che l'ambito ricade nelle "Aree di ricarica della falda di tipo B", e in considerazione dei valori di soggiacenza riscontrati e del contesto stratigrafico locale, che evidenzia la presenza livelli limo sabbiosi e anche lenti ghiaiose, si ritiene che in fase di cantiere sia necessaria una particolare attenzione e cura nelle attività di scavo e di allestimento delle fondazioni, tenendo conto anche della possibile interferenza con la falda sospesa, col fine di evitare sversamenti e potenziali inquinamenti nel terreno e nelle acque sotterranee oggetto di tutela.

In particolare si segnala che per lo scavo della vasca di accumulo, con profondità di circa 4 metri, dovrà essere previsto anche l'allontanamento delle acque di falda intercettate.

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

LA RESPONSABILE  
DELL'AREA AUTORIZZAZIONI E  
CONCESSIONI METROPOLITANA  
*Dott.ssa Patrizia Vitali<sup>1</sup>*  
*(firmato digitalmente)*

<sup>1</sup> Ai sensi del Codice di Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 113/2018 del 17/12/2018 con cui è stato conferito alla D.ssa. Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.