

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 10277/2020

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

Istruttoria di ValSAT sul procedimento unico di cui all'art 53 della L.R. 24/2017, in variante agli strumenti urbanistici vigenti del Comune di Imola, per nuova costruzione di edificio in via Lasie 9/D in comune di Imola, a seguito di istanza presentata da Imola Metano s.r.l.

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna

Autorità procedente: Comune di Imola (BO)

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Premesso che:

- in data 17/12/2019 la ditta Imola Metano s.r.l. ha presentato allo Sportello Unico Attività Produttive (SUAP) della Città di Imola istanza inerente l'attivazione del procedimento unico di cui all'art 53 della L.R. 24/2017, in variante agli strumenti urbanistici vigenti del Comune di Imola, per nuova costruzione di edificio in via Lasie 9/D, Imola;
- con comunicazioni del 21/01/2020, in atti al PG/2020/9321,2020/9443 e 2020/11827, il SUAP della Città di Imola ha convocato una conferenza dei servizi in forma semplificata ed in modalità asincrona per l'esame dell'istanza in oggetto e ha reso disponibile la relativa documentazione;
- in data 7/02/2020 con comunicazione agli atti al PG/2020/20468, la Città metropolitana ha richiesto integrazioni documentali. In particolare, per quanto riguarda i temi ambientali, ha chiesto di approfondire, in particolare, i seguenti aspetti:
 - o effettuare all'interno della Valsat una disamina delle tutele presenti sull'area oggetto dell'intervento;
 - o approfondire il tema del controllo degli apporti d'acqua, dimostrando l'effettiva invarianza idraulica;
 - o rispetto al Piano di Gestione Rischio Alluvioni (P.G.R.A.), considerando che l'ambito in esame ricade in aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti P2 rispetto al reticolo secondario e rispetto al reticolo principale, si richiede la predisposizione di un'adeguata valutazione idrologico-idraulica che dimostri il non aumento del rischio idraulico. In tale valutazione dovrà essere espresso un chiaro parere relativo alla fattibilità delle opere in progetto e, se necessario, dovranno essere prescritti tutti gli interventi finalizzati alla riduzione del rischio idraulico. In merito al reticolo secondario si ricorda che ai sensi della "Variante di coordinamento tra il Piano di Gestione Rischio Alluvioni e Piano Stralcio di bacino", in applicazione della "Direttiva per la sicurezza idraulica nei sistemi idrografici di pianura nel bacino del Reno, D.C.I. N1/2 del 2009 art. 4 comma 5, i consorzi di bonifica sono tenuti ad esprimere il proprio parere rispetto al pericolo di inondazione. Pertanto si dovrà richiedere tale parere al consorzio di bonifica di competenza;
 - o chiarire come varia la superficie permeabile (SP) a seguito dell'intervento e indicare la

- SP minima, riportandola nella nuova scheda di RUE;
- studio del traffico indotto dall'inserimento dell'uso commerciale;
 - in data 16/03/2020, con comunicazioni in atti ai PG/2020/41442, PG/2020/41479 e PG/2020/41480, il SUAP della Città di Imola ha inviato documentazione integrativa e ha comunicato di aver provveduto alla ripubblicazione dell'avviso sul BUR del 18/03/2020, a seguito delle integrazioni presentate;
 - in data 24/03/2020, con comunicazione agli atti al PG/2020/45186, il SUAP della Città di Imola ha trasmesso l'atto monocratico n. 486 del 21.3.2020 di integrazione della conferenza asincrona decisoria con la richieste del parere di competenza anche a Hera Reti Spa, Servizio Area Reno e Po di Volano e Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po;
 - in data 5/06/2020, con comunicazione in atti al PG. n. 28083/2020 della Città metropolitana, il SUAP della Città di Imola ha trasmesso integrazioni volontarie presentate dal proponente e ha comunicato che ai fini del computo dei termini per il deposito non si tiene conto del periodo compreso tra il 23 febbraio 2020 ed il 15 maggio 2020; pertanto il nuovo termine del deposito decorre dal 16 maggio 2020 e il termine per presentare le osservazioni scade il 15 luglio 2020;
 - 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 10/06/2020 in atti al PG/2020/83843, la Città metropolitana ha richiesto ad ARPAE – AAC Metropolitana la predisposizione della Relazione istruttoria propedeutica al Parere motivato entro la data del 22/06/2020;
 - con comunicazione del 23/06/2020 in atti al PG/2020/90559, la Città metropolitana ha rettificato la comunicazione del 10/06/2020 per mancanza dei presupposti idonei a procedere dovuti al periodo di deposito dello strumento urbanistico non ancora terminato e ha comunicato che i termini decorreranno dalla data di ricevimento dell'avviso del periodo di deposito corredato dalla documentazione richiesta;
 - in data 29/06/2020, con comunicazione in atti al PG n. 32551/2020 della Città metropolitana, il Comune di Imola ha trasmesso l'avviso di ripubblicazione (a seguito delle integrazioni presentate) nonché l'avviso di sospensione dei termini di procedimento per effetto della normativa COVID-19 e ha comunicato che pertanto il periodo di pubblicazione della Valsat del Procedimento unico in oggetto decorre dal 16 maggio 2020 e termina il 15 luglio 2020;
 - in data 21/07/2020, con comunicazione in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana, il Comune di Imola ha trasmesso:
 - attestato dell'avvenuto deposito dal 19/03 al 18/05/2020 e relativo avviso affisso all'albo;
 - attestato dell'avvenuto deposito dal 22/04 al 15/07/2020 per effetto della sospensione dei termini dei procedimenti amministrativi per normativa emergenziale Covid-19 e relativo avviso affisso all'albo;
 - dichiarazione relativa all'assenza di osservazioni pervenute;
 - valutazioni espresse dagli Enti, competenti in materia ambientale, consultati secondo le modalità previste dall'art. 5, comma 6, della LR 20/2000
 - con comunicazione del 23/07/2020, in atti al PG/2020/106520, la Città metropolitana ha richiesto ad ARPAE – AAC Metropolitana la predisposizione della Relazione istruttoria propedeutica al Parere motivato entro la data del 27/07/2020;
 - sono stati richiesti i pareri dei seguenti soggetti competenti in materia ambientale, come individuati dalla Autorità competente:
 - **ARPAE - APAM - Distretto di Imola** (parere del 13/02/2020 in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana);

- **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio** (parere del 3/02/2020 in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana);
- **Consorzio della bonifica Romagna occidentale** (parere del 21/10/2019, in atti al PG n. 7207/2020 della Città metropolitana e parere del 8/04/2020, in atti al PG n. 22430/2020 della Città metropolitana);
- **Azienda USL di Imola** (parere del 12/02/2020, in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana);
- **SNAM Spa** (parere del 7/02/2020 in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana);
- **HERA SpA** (parere del 8/04/2020, in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana);
- **Comune di Imola – Servizio Edilizia Privata e Ambiente** (parere del 3/09/2019, in atti al PG n. 54782/2019 della Città metropolitana).
- **Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Bologna** (parere del 22/04/2020 in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana);
- **Area Blu S.p.a.** (parere del 28/01/2020 in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana)
- **Agenzia Regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile – Servizio Area Reno e Po di Volano** (non ha espresso parere)
- **Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po** (non ha espresso parere)

tutto ciò premesso, si esprime di seguito la valutazione in merito agli effetti ambientali della variante agli strumenti urbanistici vigenti del Comune di Imola, per nuova costruzione di edificio in via Lasie 9/D in comune di Imola, a seguito di istanza presentata da Imola Metano s.r.l.

SINTESI DEI DOCUMENTI

(RELAZIONE ILLUSTRATIVA – DOCUMENTO DI VALSAT - PIANO DI MONITORAGGIO)

OGGETTO della Variante

L'intervento prevede la nuova costruzione di un edificio ad uso commerciale per la vendita di prodotti per veicoli in Via Lasie n. 9/d a Imola (BO), su un'area ove attualmente sorge un distributore di carburanti per auto di metano.

Il distributore di carburante verrà demolito e ricostruito nell'area adiacente. Per tale intervento è già stato rilasciato il titolo edilizio con Atto Monocratico n. 20 del 08/01/2020.

L'area oggetto di intervento è individuata nel vigente RUE, nel Foglio 11 della Tavola 1a "Ambiti e dotazioni territoriali", con le seguenti destinazioni urbanistiche:

- parte asp_a: Ambiti produttivi e terziari sovracomunali di sviluppo disciplinati dall'art. 15.3.2 del Tomo III del RUE,
- parte MOB_D: Distributori di carburanti e altri servizi alla mobilità disciplinati dall'art. 10.1.5 del Tomo III del RUE,
- parte VU: Principali strade urbane di penetrazione e distribuzione esistenti o da potenziare disciplinati dall'art. 10.1.2 del Tomo III del RUE e relativa Fascia di rispetto stradale.

Poiché la destinazione d'uso c2) commercio al dettaglio di tipo non alimentare (medie e grandi strutture di vendita), non è ammessa dal vigente RUE nelle aree MOB_D destinate ad ospitare

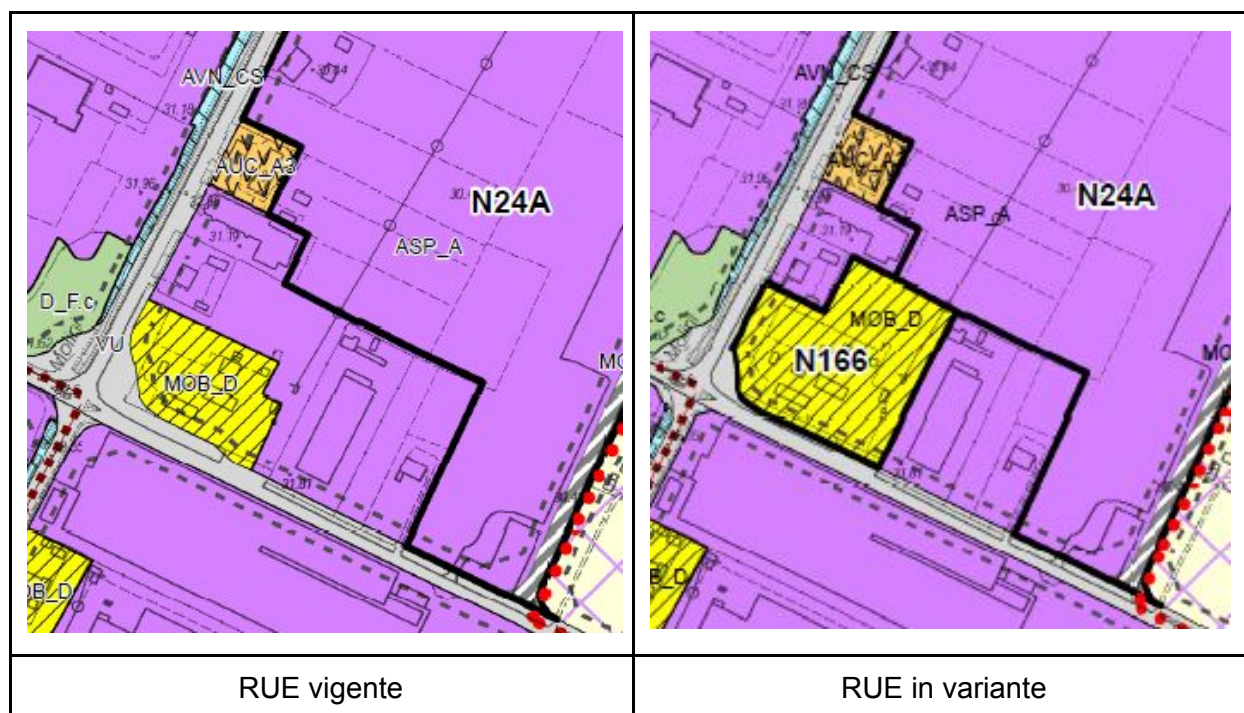
distributori di carburanti e altri servizi per la mobilità, la variante agli strumenti urbanistici comunali vigenti che si intende operare con il procedimento unico consiste in una variante cartografica e normativa destinata a disciplinare in modo unitario l'area del distributore di carburanti e l'area adiacente, ove verrà realizzata la struttura commerciale di vendita.

L'area in oggetto pertanto viene assoggettata a disciplina speciale perimetrata e denominata N166 nella Tav. 1a del RUE. La norma di riferimento è costituita dalla scheda omonima N166: Distributore Via Lasie, che viene inserita nell'Allegato 1 al Tomo III del RUE, elaborato denominato "Ambiti soggetti a disciplina speciale".

L'area oggetto di variante è delimitata a sud dalla Via Lasie e ad Ovest dalla Via Selice. All'incrocio tra queste strade è stata recentemente realizzata una rotonda.

Pertanto si coglie l'occasione per recepire nella cartografia del RUE anche l'ingombro reale della rotonda e delle aree di pertinenza (pista ciclabile), con la conseguente modifica delle aree destinate al sistema viario urbano (VU) e alla relativa fascia di rispetto stradale.

Poiché il sistema viario è rappresentato anche nel PSC, la modifica derivante dal recepimento nella cartografia della rotonda viene riportata anche nella Tav. 4 "Infrastrutture, Attrezzature tecnologiche, limiti e rispetti" del PSC.



La scheda N166 definisce gli usi ammessi, gli interventi ammessi ed i parametri edilizi come segue:

USI AMMESSI:

- Distributori di carburanti e altri servizi alla mobilità
- b2) Esercizi pubblici e attività di ristorazione
- b4) Artigianato di servizio limitatamente ad attività di lavaggio e manutenzione dei veicoli
- c2) Commercio al dettaglio di tipo non alimentare con SdV fino a 1500 mq, limitatamente a prodotti per veicoli
- c7) Commercio di carburanti per autotrazione
- d3) Magazzini, autorimesse anche con attività di noleggio, ricovero mezzi di trasporto,

deposito automezzi, attività espositive senza vendita

PARAMETRI EDILIZI:

SU = 5.000 mq,

SU + SA = 6.000 mq.

ST = 13.689 mq (5889 mq lotto edificio commerciale + 7800 mq lotto nuovo distributore di carburante)

Il progetto sarà attuato tramite intervento edilizio diretto.

VINCOLI E TUTELE PTCP

Zone tutela centuriazione - art. 8.2

Controllo degli apporti acqua - art. 4.8

Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura - artt. 5.2 e 5.3 – area di ricarica indiretta

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

Unita' di paesaggio – art. 3.1 e 3.2

Area di potenziamento della rete ecologica - art. 3.5

Variante di coordinamento tra il PGRA e i Piani Stralcio di bacino: pericolosità P2-M (alluvioni poco frequenti con tempo di ritorno tra i 100 e 200 anni).

VALSAT

L'area di studio si colloca all'incrocio tra le vie Selice e Lasie a circa 1 km dall'uscita della autostrada A14 e lungo la direttrice principale che dall'uscita dell'autostrada porta al centro della Città.

L'area attualmente è occupata da un distributore di metano dislocato in più edifici all'interno del lotto dove sono presenti dei servizi complementari al distributore quali bar, uffici, vani tecnici e un gommista. Confina a nord con un'area dove sono presenti delle residenze, altre aree oggi libere da edifici e ad est con un lotto con presenza di edifici di tipo produttivo.

Sull'area risulta una servitù dovuta alla presenza di una vasca di raccolta delle acque fognarie comunali completa di pozzetti con impianti di sollevamento realizzati da AMII a fine anni 90.

Il nuovo edificio di progetto ha SU = 744,56 mq e verrà adibito al commercio non alimentare, in quanto si andrà ad insediare una filiale di Bep's, azienda che vende accessori per la moto e l'auto. L'edificio ha un'area vendita di circa 615 mq, mentre le restanti superfici saranno ad uso bagni, spogliatoi per i dipendenti e magazzini complementari all'attività di vendita.

Il distributore carburanti oggi presente verrà demolito e spostato, arretrandolo rispetto alla via Selice e dedicandogli un ingresso lungo via Lasie. Con la realizzazione del nuovo impianto saranno introdotti diversi carburanti tra cui anche il GNL.

Il progetto di ampliamento è diviso in due fasi:

- la prima fase prevede la delocalizzazione dell'attuale impianto riposizionando i nuovi impianti nell'area perimetrata in azzurro. il nuovo distributore carburanti è in fase di realizzazione come da PDC rilasciato con atto n. 20 del 08/01/2020 e ha già ottenuto il rilascio di AUA con atto n. 170 del 29/01/2020 per le matrici impatto acustico e scarico in pubblica fognatura di acque reflue industriali, domestiche e meteoriche di dilavamento.
- la seconda fase vedrà la realizzazione dell'edificio commerciale nell'area delimitata in colore rosso.



MOBILITÀ E TRAFFICO

Il comparto presenta due punti accesso a servizio dei veicoli a motore in via Selice e via Lasie, inoltre è presente un collegamento ciclabile al percorso esistente di via Selice, garantendo così l'accessibilità anche ai ciclisti.

Lo Studio del traffico è partito dalla ricostruzione dell'andamento dei flussi sui rami del grafo della viabilità interessata dall'intervento per un giorno feriale medio, ottenuta attraverso l'utilizzo del modello di traffico dello scenario attuale del PUMS della città metropolitana di Bologna dal quale sono stati estrapolati i flussi giornalieri e nel periodo diurno per gli archi stradali di via Selice e via Lasie.

Lo scenario di progetto è stato costruito partendo dallo scenario attuale e andando ad attuare le proposte progettuali per la nuova struttura commerciale. La struttura di distribuzione di metano ha invece visto solo una riorganizzazione che non ha comportato un incremento del traffico indotto. La distribuzione sulla rete del carico indotto dalla struttura commerciale è stata svolta secondo le ipotesi presentate, che vedono una maggiore attrattività da sud e da ovest (centro città).

Lo Studio del traffico riporta il confronto dei flussi veicolari per le sezioni di controllo tra lo scenario di progetto e lo scenario attuale.

La presenza dei mezzi pesanti nei due scenari è pressoché costante in quanto nello scenario di progetto si prevede un solo mezzo pesante al giorno legato al conferimento delle merci presso la struttura.

Dall'osservazione degli aumenti dei flussi veicolari sulle sezioni di controllo per il periodo diurno, che va dalle 6:00 alle 22:00 si osservano leggeri aumenti per tutte le sezioni.

In via Selice le sezioni di controllo C1 e C3 presentano incrementi compresi tra lo (+0,22%) e il (+1,55%) mentre per la sezioni C2 di via Lasie gli aumenti sono compresi tra il (+1,68%) e il (+2,44%).

La sezione C4 su via Lasie, ad ovest dell'intersezione a rotatoria con via Selice presenta aumenti maggiori, anche se in termini assoluti l'aumento è di soli 47 veicoli per direzione; tale aumento della variazione percentuale è imputabile ai bassi flussi veicolari esistenti già nello scenario attuale.

In riferimento ai flussi veicolari indotti nell'ora di punta della sera dalla nuova struttura

commerciale il valore complessivo attratto/generato è di 44 veicoli che successivamente si distribuiscono sulla rete secondo le ipotesi di distribuzione formulate.

L'impatto della nuova struttura commerciale in termini di aumento di flussi veicolari sia nel periodo diurno che nell'ora di punta della sera può essere considerato minimo e tale da non peggiorare le condizioni di viabilità attualmente presenti.

Entrambi i progetti (carburante e commerciale) prevedono la realizzazione di piste ciclabili e pedonali lungo il perimetro dell'area a prosecuzione di quelle esistenti, prevedendo ove necessario la cessione delle aree per la loro realizzazione, oltre a creare dei percorsi interni carrabili di distribuzione alle attività separati dalle infrastrutture pubbliche.

Una parte dell'area di intervento (mappale 333) è di proprietà del Comune di Imola in quanto era stata espropriata per permettere la realizzazione della rotatoria ad oggi completata. L'area non utilizzata si presenta residuale pertanto, il richiedente propone di riacquisirla anche a fronte di uno scambio di aree lungo via Lasie per permettere la prosecuzione e il completamento della pista ciclabile già in parte realizzata e di una area di raccolta differenziata locale dei rifiuti.

SUOLO SOTTOSUOLO. ACQUE

La Relazione geologica riporta che:

- L'area in esame si sviluppa in un settore deposizionale della media Pianura Padana, caratterizzato da leggere ondulazioni che degradano progressivamente verso Nord; più esattamente si pone ad una quota media di 31,00 m s.l.m., in una zona pressoché pianeggiante in cui la morfologia originaria risulta in parte occultata da interventi edificatori a carattere industriale e di viabilità primaria.
- Dal punto di vista geolitologico l'area è caratterizzata dalla presenza di limi e sabbie limose di piana alluvionale, appartenenti al Subsistema di Ravenna (AES8) pertanto la litologia è caratterizzata da una coltre di materiale fine (argille e limi), con intercalazioni di sedimenti alluvionali ghiaiosi. I suddetti litotipi ricoprono, in modo discordante, i più antichi sedimenti plio-pleistocenici affioranti nella prima fascia collinare.
- Il discreto spessore dei sedimenti ghiaiosi presenti nell'area in esame, determina che la prima falda freatica si rilevi, rispetto al p.c., a profondità generalmente superiori ai 15,00÷18,00 m.
- L'ambiente di conoide prossimale, cui appartiene l'area in esame, può essere classificato come un acquifero multifalda in considerazione delle modalità deposizionali, che vede l'alternarsi di sedimenti grossolani permeabili e di sedimenti fini impermeabili. Ai naturali fattori geodinamici che regolano l'esistenza di questi acquiferi complessi, oggi non si può escludere un'interferenza non naturale legata all'antropizzazione che ha determinato sensibili alterazioni dell'equilibrio idrogeologico.

Il PTCP nella Tav. 2B "Tutela delle acque superficiali e sotterranee" individua l'area Aree di ricarica tipo B ovvero aree caratterizzate da ricarica indiretta della falda. L'art. 5.3 del PTCP prescrive che, per gli ambiti ricadenti all'interno del territorio urbanizzato, i Comuni dovranno perseguire l'obiettivo di miglioramento quantitativo della funzione di ricarica dell'acquifero, prescrivendo significative percentuali minime di superficie permeabile da garantire. La scheda di Rue richiede, per gli ambiti MOB_D, che la superficie permeabile minima del lotto sia superiore al 10% della superficie fondiaria.

Il documento di Valsat riporta che per l'area commerciale la superficie permeabile realizzata sarà pari a 1174 mq superiori ai 588.90 mq minimi richiesti dal RUE, mentre l'area carburante avrà superficie permeabile pari a 1617 mq superiore ai 780 mq richiesti dal RUE (superficie fondiaria complessiva lotto carburanti 7800 mq, superficie impermeabile lotto carburanti 6183 mq).

In merito agli scarichi delle acque reflue e meteoriche del nuovo distributore carburante, il progetto ha ottenuto il rilascio di AUA per la matrice specifica

Allo stato attuale il distributore eroga metano e quindi non ha serbatoi interrati; sono presenti delle bombole di metano in un edificio a norma posto sul lato ovest del lotto che verrà demolito per essere ricostruito sul lato nord dell'area carburante. Il progetto prevede la realizzazione di diversi serbatoi in quanto il distributore amplia la propria offerta con altri carburanti quali benzina, gasolio, GPL, GNL, elettrico oltre al metano. Tutti i serbatoi avranno doppia camicia e saranno dotati di sistemi di sicurezza di monitoraggio in continuo delle eventuali perdite con sistemi di segnalazione acustiche e luminose oltre che essere posati con zavorre e quant'altro necessario per evitare in caso di innalzamento del livello di falda o altro la loro emersione dal sottosuolo. In particolare i serbatoi di Metano e di GNL saranno fuori terra. Il posizionamento di tali serbatoi è stato fatto in maniera tale che il nuovo edificio commerciale sia molto al di fuori delle aree di rispetto per la sicurezza (si veda tavola B1bis del PDC in variante in cui sono evidenziati i serbatoi già presenti nella tavola B1 dello stesso) Per il distributore inoltre è stato rilasciato parere favorevole da parte dei VVF con Prot. n. 36843 del 3/10/2019 dello sportello unico per l'edilizia della Città di Imola.

ACQUE SUPERFICIALI

La Relazione Geologica riporta che l'idrologia di superficie è rappresentata da una serie di fossi di scolo e canali che raccolgono le acque di precipitazione eccedenti per convogliarle verso le direttrici principali rappresentata dal bacino del Fiume Santerno che sviluppa il proprio corso ad una distanza media di 2,0÷3,0 km dall'area in esame.

Il PTCP nella Tav 1 individua la via Selice come interessata dal Sistema storico delle acque derivate, rimandando al PSC la determinazione delle prescrizioni di tutela. La Tav. 2 del PSC: "Tutele e valorizzazioni delle identità culturali e dei paesaggi" individua la presenza di un Principale canale storico lungo il lato opposto all'area d'intervento di via Selice. Le prescrizioni del PSC prevedono divieto di edificazione in una fascia di 10 m per lato, prescrizione rispettata da entrambi i progetti come si evince dagli elaborati allegati al Permesso di Costruire.

L'area di intervento ricade in Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura (PSC art. 3.1.10 – PTCP art. 4.8). Il PTCP Rimanda agli strumenti urbanistici la definizione delle prescrizioni di tutela. Il PSC nella Tav. 3 "Tutele relative alla vulnerabilità e sicurezza del territorio" prescrive, in caso di interventi urbanistici e comunque per le aree in cui si prevedono interventi di impermeabilizzazione del suolo, che "i soggetti attuatori realizzino sistemi di raccolta delle acque meteoriche tali da garantire la laminazione per un volume complessivo di almeno 500 mc per Ha di St, a esclusione delle superfici permeabili destinate a parco o verde compatto". "Il volume complessivo può essere garantito anche con un progetto di sistemazione organica delle reti di raccolta e smaltimento delle acque". Per la parte commerciale è stato allegato il progetto delle acque meteoriche con la relazione del tecnico incaricato PI Benedetti a dimostrazione dell'invarianza idraulica. Per la parte carburante si prevede di impermeabilizzare circa mq 6183 su una superficie di 7800 mq.

L'area ricade inoltre in Aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti P2-M (Variante di coordinamento tra il PGRA e i Piani Stralcio di bacino).

In merito al reticolo principale, costituito dal fiume Santerno, la Relazione geologica riporta che:

- analizzando la morfologia dell'area dall'asta fluviale fino all'area oggetto di intervento si evidenzia come le quote lungo l'asta fluviale siano comprese tra 29,0 e 32,0 m s.l.m. e spostandosi in direzione Sud/Est Nord/Ovest subiscono un repentino aumento sino alla quota di 35,0 m slm in corrispondenza della via San Prospero che rappresenta un alto morfologico. Oltre la via San Prospero le quote tendono gradualmente a decrescere sino a 31,0 m s.l.m.
- Dai dati dell'Autorità di Bacino – Tab. QL.1 – Pericolosità dell'asta di pianura del T. Santerno nel tratto compreso tra il Ponte della Ferrovia e il Ponte dell'Autostrada i livelli

idrici per tempi di ritorno di 200 anni variano da 30,0 m a 34,5 m s.l.m. pertanto inferiori alle quote di via San Prospero che rappresenta una barriera al rischio di esondabilità dell'area oggetto di intervento.

Per il reticolo secondario, costituito dai canali, il documento di Valsat riporta l'espressione del Consorzio di Bonifica della Romagna occidentale (PG n. 2183 del 24/02/2020 del Consorzio, in risposta a richiesta del progettista) in merito al tirante idrico di riferimento. Il Consorzio comunica che per i tempi di ritorno critici superiori ai 50 anni e inferiori ai 100 anni ritiene possano verificarsi esondazioni, derivanti dalla rete idraulica consortile, con tirante d'acqua alla quota di 10 cm sul piano di campagna e che ai fini del non incremento del rischio idraulico, la progettazione del nuovo fabbricato e dei manufatti sensibili all'interno dell'area di intervento dovrà tenere conto di tale quota ed impostare i piani di calpestio ad una quota minima di -0,20 m riferita al sistema del piano quotato allegato alla richiesta del progettista.

Il documento di Valsat specifica che:

- Il distributore è stato posizionato a +30 cm sopra la quota attuale di campagna pertanto al di sopra del tirante idrico.
- L'edificio commerciale è stato posizionato a + 50 cm e risulta coerente con quanto indicato nel documento allegato per cui non necessita di ulteriori interventi finalizzati alla riduzione del rischio idraulico.
- Il progetto prevede di scavare in profondità (circa 1,60 mt rispetto al piano attuale) limitatamente alle sole fondazioni degli edifici e delle tettoie.
- L'intervento pertanto risulta fattibile e non aumenta il rischio idraulico.

ARIA

Il documento di Valsat riporta che "non si prevedono emissioni in aria in quanto gli impianti che verranno posizionati sulle coperture sono per il riscaldamento e raffrescamento e un trattamento aria per il locale vendita" e valuta pertanto che l'uso che si andrà ad insediare non abbia alcuna rilevanza per tale matrice.

RUMORE

La Valutazione previsionale di impatto acustico riporta che l'intera area dell'impianto di distribuzione carburanti e tutta la zona circostante sono inseriti in classe V.

Questo significa che anche tutti i ricettori acusticamente significativi saranno inseriti in classe V, con limiti assoluti di immissione di zona pari a 70 dBA in periodo diurno e 60 dBA in periodo notturno.

Via Selice e Via Lasie non sono dotate di proprie fasce di pertinenza: questo significa che possono essere assimilate a strade di "tipo E" da codice stradale, con fasce di pertinenza di 30 m per lato e limiti di immissione pari ai limiti della classificazione acustica delle zone attraversate.

Al di fuori della fascia di pertinenza di 30 m, l'immissione sonora ad opera di Via Selice e Via Lasie concorre al raggiungimento del limite di zona.

Anche se sono presenti molte aziende (alcune delle quali dismesse), il clima acustico presso l'area di progetto è determinato di fatto dal traffico veicolare che scorre su Via Selice e su Via Lasie.

I ricettori sono stati individuati, tra quelli più vicini e/o più esposti alla potenziale rumorosità delle attività oggetto di analisi, in funzione della verifica del rispetto dei limiti di legge nello stato di progetto. Alcuni ricettori sono soggetti alla verifica del rispetto del criterio differenziale solo in periodo diurno, in quanto corrispondono a edifici destinati ad attività commerciali e/o terziarie attivi solo in tale periodo di riferimento.



L'intervento di ristrutturazione e potenziamento previsto per l'attuale distributore di carburante, lo porterà a concentrare tutte le attività nella zona ad Est e a Nord Est dell'area d'intervento.

L'intervento di progetto relativo al nuovo punto vendita qui in esame è invece collocato sul fronte Ovest dell'area, a ridosso di Via Selice. Il nuovo fabbricato sarà a un solo piano fuori terra, con impianti tecnici in copertura, e sarà corredato di un parcheggio di adeguate dimensioni. Gli orari di apertura saranno dalle 9:00 alle 12:30 e dalle 15:00 alle 19.30.

L'opera di progetto si configura come collegata a quella del distributore di metano esistente, che sarà oggetto di un intervento di ristrutturazione e ampliamento: in particolare, il nuovo punto vendita occuperà una parte dell'area del distributore attuale. Nella valutazione sono stati valutati gli impatti cumulativi di entrambe le attività, limitatamente al periodo diurno di apertura del nuovo punto vendita.

Le sorgenti sonore considerate ai fini previsionali sono:

- le sorgenti fisse rappresentate dagli impianti posti in copertura
- le operazioni di carico/scarico merci associate all'attività di progetto. Le merci saranno conferite tramite furgone, l'operazione di scarico sarà manuale a motore spento; gli eventi saranno 3/giorno e si verificheranno in periodo diurno, al mattino prima dell'orario di apertura. per queste ragioni e operazioni di carico/scarico merci sono state considerate trascurabili ai fini dell'impatto acustico
- transiti indotti dalle attività di progetto all'interno dell'area d'intervento la cui posizione coincide coi percorsi ipotizzabili
- il parcheggio, che circonda su tre lati la zona occupata dall'edificio di progetto

Ai fini della valutazione sono stati utilizzati i risultati dei rilievi fonometrici realizzati a caratterizzazione delle due infrastrutture principali e dei livelli sonori interni all'area di intervento in occasione della "Valutazione previsionale dell'impatto acustico di un impianto di distribuzione carburanti per autoveicoli" in Via Lasie 9 a Imola, elaborata nell'Agosto 2019.

La verifica del rispetto normativo è riferita ai ricettori individuati e riguarda sia i livelli assoluti sia il criterio differenziale, dove applicabile.

Ai fini della verifica dei limiti di legge sono stati analizzati più scenari: in particolare sono state sviluppate analisi per la verifica del criterio differenziale in periodo diurno utilizzando sia il residuo minimo sia il residuo massimo (entrambi riferiti ai 10 minuti), per valutare anche la condizione in cui si possa avere ovunque il superamento della soglia di applicabilità del criterio.

La valutazione di impatto acustico evidenzia che le attività di progetto - anche grazie ai contenuti livelli di emissione - sono in grado di rispettare con ampio margine il limite di immissione diurno di classe V presso tutti i ricettori considerati.

Il criterio differenziale diurno risulta non applicabile o, quando applicabile, pienamente

soddisfatto, presso tutti i ricettori considerati

La Valutazione di impatto acustico conclude che le attività del nuovo edificio commerciale, pur considerate cumulative a quelle del distributore di carburante nella sua configurazione futura, sono pienamente compatibili con i limiti stabiliti dalla normativa vigente in materia di inquinamento acustico.

ELETTROMAGNETISMO

Non sono previste cabine elettriche nel lotto commerciale, mentre nell'area carburanti è prevista la ricollocazione dell'esistente cabina di trasformazione di corrente MT/BT, in posizione tale da non interferire con i percorsi carrabili e a distanza dagli edifici esistenti e di progetto maggiore di 5 m.

ARCHEOLOGIA E PAESAGGIO

Il PTCP nella Tav 1 individua l'area all'interno delle "Zone di tutela degli elementi della centuriazione" per le quali rimanda a quanto disposto dallo strumento urbanistico generale.

La Tav. 2 del PSC: "Tutele e valorizzazioni delle identità culturali e dei paesaggi" individua l'area all'interno delle Zone di tutela della centuriazione definite come "Aree di pianura interessate dagli andamenti e da elementi riconducibili alla centuriazione di epoca romana nelle quali è vietato alterarne le caratteristiche, la riconoscibilità e la collocazione". Inoltre le vie Selice e Lasie sono identificate come elementi della centuriazione. Le prescrizioni del PSC prevedono che per ogni trasformazione fisica che comporti scavi con profondità > 50 cm deve essere data comunicazione alla Soprintendenza Archeologica almeno 15 gg prima dell'inizio dei lavori a cura del soggetto interveniente. La nuova edificazione o l'ampliamento di edifici esistenti deve avvenire ortogonalmente agli assi della centuriazione e costituire unità accorpate urbanisticamente con l'edificazione esistente. In accordo con quanto prescritto dal PSC, entrambi i progetti prevedono la realizzazione di edifici disposti nel lotto secondo tali prescrizioni, inoltre in sede di Richiesta dei Permessi di Costruire è stata evidenziata l'entità degli scavi e nel caso del commerciale verrà attivata la procedura con le modalità e i tempi previsti dalla legge. L'intervento sul carburante ha già ottenuto il rilascio del PDC e pertanto rispetta le prescrizioni previste dalle norme di attuazione del PSC per tali aree.

La Tav. 2 del PSC: "Tutele e valorizzazioni delle identità culturali e dei paesaggi" suddivide il territorio in zone entro le quali gli interventi urbanistici ed edilizi sono soggetti alla preventiva valutazione degli interessati in merito alla frequenza e alla profondità dei reperti archeologici. Per le aree di livello 2 il PSC prescrive che ogni trasformazione fisica che richieda scavi con profondità superiori a 50 cm, è subordinata all'esecuzione di sondaggi preliminari, in accordo con la Soprintendenza Archeologica e in conformità alle eventuali prescrizioni da questa dettate, a cura e spese del soggetto interveniente, prima del rilascio del titolo edilizio. Le stesse modalità di intervento riguardano anche grandi infrastrutture superficiali (es. strade) nonché singoli interventi di sbancamento di carattere edilizio o di cava con superfici superiori a 100 mq. In accordo con quanto prescritto dal PSC, i progetti sono stati inviati all'attenzione della Soprintendenza a seguito di indizione di Conferenza di servizi che ha già rilasciato in data 14/02/2020 il proprio assenso all'intervento per quanto riguarda il commerciale, mentre per il carburante sono stati eseguiti dei sondaggi preliminari, a seguito dei quali è stato rilasciato parere favorevole all'intervento.

PIANO DI MONITORAGGIO

Il piano di monitoraggio non è stato presentato.

PARERI DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE

Sono pervenuti i seguenti pareri:

ARPAE - APAM - Distretto di Imola (parere del 13/02/2020 in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana) premette che in base alla vigente normativa regionale non è più dovuto il parere Arpae sui procedimenti di rilascio di permesso di costruire. Il parere fornito è quindi finalizzato a valutare unicamente la documentazione previsionale di impatto acustico presentata. Sulla base di questa, ARPAE esprime parere favorevole al rilascio di nulla osta acustico, con le seguenti prescrizioni:

- le sorgenti sonore a servizio dell'attività in oggetto dovranno rispettare, per livelli di potenza sonora ed ubicazione, quanto riportato nello studio acustico redatto in data 13/12/19;
- tutte le operazioni di carico e scarico merce dovranno avvenire esclusivamente in orario diurno.

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio (parere del 3/02/2020 in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana). La Soprintendenza, considerato che l'area in esame, ricadendo nell'area classificata di livello 2 come ad "Alto Potenziale Archeologico" nella Carta delle Potenzialità Archeologiche del PSC del Comune di Imola (NTA, art. 2.2.6 e Tav. 7), è già stata oggetto di verifica preventiva dell'interesse archeologico mediante l'esecuzione di sondaggi archeologici preventivi che hanno dato esito negativo (cfr. nota prot. 25931-P del 22/11/2019), esprime il proprio assenso all'esecuzione dell'opera, così come da progetto.

Consorzio della bonifica Romagna occidentale (parere del 8/04/2020, in atti al PG n. 22430/2020 della Città metropolitana). Il Consorzio, con riferimento alla richiesta di Permesso di Costruire per la costruzione dell'edificio ad uso vendita, esprime, solo dal punto di vista idraulico, parere favorevole in merito all'intervento in progetto, con la seguente prescrizione: al fine di garantire una portata allo scarico non superiore ai 15 l/s per ettaro di superficie impermeabilizzata, il tratto di fognatura bianca terminale avente funzione di limitatore di portata (dal pozzetto 1 sino al punto di scarico nella rete pubblica, come da stralcio planimetrico allegato) dovrà essere realizzato in PVC DN160 e avere comunque una lunghezza minima di 30 m; il volume di accumulo "perso" nel prolungamento verso monte della condotta a sezione ridotta potrà essere "recuperato" incrementando il diametro di alcuni dei rami della dorsale fognaria principale (da DN900 a DN1000).

Azienda USL di Imola (parere del 12/02/2020, in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana). AUSL esprime parere favorevole senza prescrizioni.

SNAM Spa (parere del 7/02/2020 in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana). SNAM comunica che, sulla base della documentazione progettuale inoltrata, è emerso che le opere ed i lavori di che trattasi NON interferiscono con impianti di proprietà della scrivente Società.

HERA SpA (parere del 8/04/2020, in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana) esprime il proprio nulla osta all'intervento condizionato al rispetto delle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso. In particolare: consiglia la realizzazione di una vasca di accumulo e relativo sistema di pompaggio privato di dimensionamento adeguato alla rete antincendio ad uso dell'area in oggetto, al fine di poter sempre disporre di pressione e di volumi necessari all'impianto antincendio, indipendentemente dal livello di pericolosità. In considerazione del massimo scarico ammissibile nella rete fognaria pubblica, calcolato in 6,54 l/sec, il tubo di collegamento previsto PVC D400 risulta sovradimensionato, pertanto ne richiede la sostituzione con un tubo PVC D250 SN8. Per quanto riguarda invece la modulazione della portata di scarico, in alternativa all'installazione della saracinesca a ghigliottina, è possibile prevedere l'installazione di una riduzione in PVC concentrica D 250/125. Poiché le opere in progetto esterne al lotto (pista ciclabile, aree verdi ecc) sono previste lungo un tracciato dove sono presenti sottoservizi gestiti da Hera e da INRete, l'Attuatore dovrà inviare a Hera un tavolo del progetto esecutivo con la rappresentazione delle interferenze esistenti rispetto alle opere in

progetto per consentire di verificare l'effettivo impatto sulle tubazioni in esercizio.

Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Bologna (parere del 22/04/2020 in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana). Il Comando VVFF esprime, ai soli fini antincendio, parere favorevole condizionato alla realizzazione del progetto stesso purché, oltre a quanto previsto nella documentazione presentata, siano osservate tutte le norme di sicurezza antincendio applicabili, anche per quanto non esplicitamente rilevabile dalla documentazione allegata, e vengano attuate le seguenti prescrizioni e condizioni:

- per quanto non espressamente previsto nella documentazione tecnica presentata, dovranno essere osservati tutti i criteri e le norme di sicurezza antincendio applicabili previste dal D.Lgs. n° 106/2017, D.Lgs. n° 81/2008, D.M. 10/03/98 e specificatamente dal DM 27/07/2010 e dalla nota della DCPREV prot 1324/12.
- dovranno essere fatti salvi i diritti di terzi.

Area Blu S.p.a. (parere del 28/01/2020 in atti al PG n. 36839/2020 della Città metropolitana). Area Blu fornisce le seguenti indicazioni:

- accesso via Selice: realizzare la pavimentazione in piano sino a m. 5 oltre l'attraversamento pedonale e realizzare lo scivolo per disabili nel tratto di percorso ciclopedonale trasversale alla via Selice
- messa a dimora piante: le nuove piante devono distare almeno m. 6 dalla strada o dalla pista ciclopedonale

CONSIDERAZIONI E OSSERVAZIONI

L'intervento prevede la nuova costruzione di un edificio ad uso commerciale per la vendita di prodotti per veicoli in Via Lasie n. 9/d a Imola (BO), su un'area ove attualmente sorge un distributore di carburanti per auto di metano.

Il distributore di carburante verrà demolito e ricostruito nell'area adiacente. Per tale intervento è già stato rilasciato il titolo edilizio in data 08/01/2020.

Poiché la destinazione d'uso c2) commercio al dettaglio di tipo non alimentare (medie e grandi strutture di vendita), non è ammessa dal vigente RUE nelle aree MOB_D destinate a distributori di carburanti, la variante è destinata a disciplinare in modo unitario l'area del distributore di carburanti e l'area della struttura commerciale di vendita, perimetrando in un unico ambito speciale, denominato N166 nella Tav. 1a del RUE e disciplinato da un'apposita scheda.

Le valutazioni ambientali presentate, pur riferite al nuovo ambito N166, si limitano per lo più all'insediamento della struttura di vendita. La parte relativa al distributore carburante, per la quale è già stato rilasciato il permesso di costruire, viene considerata solo per quanto riguarda la valutazione acustica.

Si rileva, dalle immagini satellitari dell'area, che nella parte nord est dell'ambito, nell'area destinata alla rilocalizzazione del distributore carburanti è presente una fascia di alberi/arbusti che non viene presa in considerazione nel documento di Valsat. Dalla planimetria, le nuove strutture del distributore risultano sovrapposte a quest'area. Si ritiene opportuno prevedere l'impianto di nuove alberature in sostituzione di quelle attualmente presenti, nel caso il progetto ne preveda l'abbattimento.

A compensazione di quest'area alberata e a schermatura dell'impianto rispetto al contesto circostante, si ritiene opportuna la realizzazione di una fascia alberata lungo il perimetro dell'ambito che confina con altri lotti, in particolare lungo il confine nord ovest, dove si trovano tre recettori acustici residenziali.

Si chiede di rendere coerenti gli aspetti relativi agli scarichi e alla laminazione per tutto l'ambito

N166 (distributore e area commerciale) in attuazione delle prescrizioni di HERA e del Consorzio della Bonifica Romagna Occidentale sopra richiamate.

La Variante di coordinamento tra il Piano di Gestione Rischio Alluvioni e i Piani Stralcio di bacino attribuisce all'area oggetto di intervento pericolosità P2-M.

In base al progetto presentato, il distributore viene posizionato a +30 cm sopra la quota attuale di campagna mentre l'edificio commerciale viene posizionato a + 50 cm. In entrambi i casi la quota prevista per gli interventi si trova al di sopra del tirante idrico. Il progetto inoltre prevede di scavare in profondità (circa 1,60 mt rispetto al piano attuale) limitatamente alle sole fondazioni degli edifici e delle tettoie.

Si ritiene che, considerati i ridotti margini di sicurezza rispetto ai tiranti idrici, sia da precisare nella nuova scheda di RUE per l'ambito N166 il divieto di costruire vani interrati.

L'ambito di intervento si trova in area di ricarica della falda di tipo B. Il RUE richiede una SP minima molto bassa (10% della SF), mentre la scheda proposta per il nuovo ambito N166 non indica la permeabilità minima.

Il progetto tuttavia prevede una SP pari al 20% della ST dell'intero ambito N166. Si apprezza questa scelta, che costituisce un punto qualificante ai fini della sostenibilità del progetto presentato e si chiede pertanto di garantire questa percentuale minima (SP=20% ST) riportandola nella nuova scheda di ambito N166.

Il documento di Valsat riporta che "non si prevedono emissioni in aria in quanto gli impianti che verranno posizionati sulle coperture sono per il riscaldamento e raffrescamento e un trattamento aria per il locale vendita" e valuta pertanto che "l'uso che si andrà ad insediare non abbia alcuna rilevanza per tale matrice". E' evidente che, anche se di dimensione limitata, nuovi impianti di riscaldamento e raffrescamento, oltre al traffico indotto dall'intervento, che non è stato preso in considerazione dal documento di Valsat, avranno inevitabilmente un impatto sulla qualità dell'area. Si ritiene quindi impreciso e riduttivo ignorare questo impatto e si chiede di riportare nella Dichiarazione di Sintesi una integrazione alla valutazione della sostenibilità della variante rispetto alla componente aria comprensiva delle eventuali mitigazioni e compensazioni che saranno adottate.

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

Per LA RESPONSABILE DELL'AREA
AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI
METROPOLITANA

¹
Dott.ssa Patrizia Vitali

*L'Incarico di Funzione dell'Unità
Valutazioni Ambientali
ing. Paola Cavazzi²
(firmato digitalmente)*

¹ Ai sensi del Codice dell'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

² Atto di delega ARPAE DET-2018-501 del 11/06/2018