

Pratica ARPAE – SAC Bologna n. 17268/2016

PROCEDURA VAS/ValSAT
art. 5 LR 20/2000

Istruttoria di VAS/ValSAT sul Piano Operativo Comunale (POC) con valore ed effetti di Piano Urbanistico Attuativo (PUA) relativo a parte delle aree dell'Ambito di Riqualficazione Misto n.122, Rimesse (Situazione Scandellara) e parte delle aree dell'Ambito Consolidato di Qualificazione Diffusa Specializzata n.114.

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna

Autorità procedente: Comune di Bologna (BO)

PARERE MOTIVATO

Premesso che:

- in data **9 febbraio 2010** è stato sottoscritto tra il Comune e i soggetti privati un “*Accordo procedimentale per l’attuazione dell’ambito da riqualificare di via Scandellara ai sensi dell’art. 11, L. n. 241/1990*” (Rep. n. 208266). Oggetto dell’Accordo era la definizione e programmazione delle attività da porre in essere ai fini della valutazione di sostenibilità, finalizzata all’inserimento in Poc, previo specifico accordo ai sensi dell’art. 18, L.R. 20/00, della proposta di interventi di riqualificazione della Situazione Scandellara, inserita nell’ambito di Riqualficazione misto n. 121-122 Cirenaica Rimesse, secondo gli obiettivi dettati dal Piano Strutturale Comunale (Psc) e secondo quanto disciplinato, per gli ambiti di riqualificazione, dall’art. 30, commi da 2 a 2 quinquies, della L.R. 20/2000 s.m. e i.;
- in data **12 dicembre 2012** con atto Rep. n. 21/05/12, le parti hanno proceduto ad una integrazione dell’accordo procedimentale del 09 febbraio 2010. L’Accordo del 2012 dava atto dell’avvenuta presentazione da parte dei soggetti proponenti dello Studio di Compatibilità Ambientale, Territoriale, Urbanistica e della Mobilità con la necessità di dare atto, nell’elaborazione del Piano Urbanistico Attuativo (Pua), alle raccomandazioni e prescrizioni indicate dai Settori comunali e ferma restando la necessità, in sede di Pua, di elaborare la Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) ai sensi dell’art. 5 LR 20/00. Individuava inoltre nel “Poc con valore ed effetti di Pua” ai sensi dell’art 30, p.4, L.R. 20/2000, la modalità operativa per la conformazione dei diritti edificatori sulle aree contestualmente alla definizione del progetto urbanistico di trasformazione dell’area e degli aspetti contrattuali fra Comune e proponenti privati (convenzione urbanistica);
- così come previsto dall’Accordo Procedimentale, in data **29 luglio 2014**, è stato approvato l’Accordo ex art.18 L.R. 20/00, con Delibera di Giunta PG n.213010/2014;
- con lettera PG 368872/14 del 24 dicembre 2014, il Comune di Bologna ha convocato la 1° riunione di Conferenza dei Servizi . La riunione si è tenuta il giorno 15 gennaio 2015.

- a seguito della prima riunione della CdS si è resa necessaria una modifica parziale del progetto per la mancanza delle distanze previste di legge della nuova viabilità a sud dall'ipotetico raddoppio del binario della linea Bologna-Portomaggiore;
- la Regione Emilia Romagna, Servizio Ferrovie, a seguito della nuova soluzione progettuale, ha concesso deroga alle distanze con determina dirigenziale n°13758 del 20 ottobre 2015;
- in data 13/10/2015 (P.G. 119623/2016), facendo seguito alle indagini ambientali svolte da Arpa nelle date 30-31/07/2015, è stata trasmessa da ARPAE alla Città Metropolitana la notifica di sito contaminato e la successiva Conferenza di Servizi si è conclusa con una comunicazione all'Attuatore del PUA, in data 17/11/2015, in cui viene chiesta la disponibilità di attivare le procedure e gli interventi di cui all'art. 242 e seguenti del D.lgs 152/2006 e s.m., procedendo alla presentazione di un piano di caratterizzazione;
- Ferruccio Frascari S.p.A. ha presentato l'istanza di autorizzazione del Piano di Caratterizzazione (agli atti con P.G. 142064, 142065, 142066 del 10/12/2015 e P.G. 142345 del 11/12/2015), che è stata valutata nel corso della Conferenza di Servizi del 26/1/2016 con la partecipazione degli enti interessati (Comune di Bologna, ARPA Distretto Urbano, AUSL Bologna);
- con lettera PG 403039/15 del 23 dicembre 2013, il Comune di Bologna ha convocato la 2° riunione di Conferenza dei Servizi. La riunione si è tenuta il giorno 19 gennaio 2016.
- Arpae SAC Bo ha autorizzato il piano di caratterizzazione con DET-AMB-2016-152 del 10/02/2016, "Sito Ambito di Riqualificazione Mista n. 122 v.Scandellara Bologna. Autorizzazione del Piano di Caratterizzazione. Proponente: Ferruccio Frascari S.p.A.";
- il termine per la trasmissione della documentazione riguardante i risultati della Caratterizzazione e dell'Analisi di Rischio sito specifica è stato fissato in 6 mesi dalla data di comunicazione di autorizzazione del Piano di Caratterizzazione, e scadeva il 18 agosto 2016;
- con comunicazione del 29/08/2016 (in atti al PGB0/2016/16056) il legale rappresentante della Ferruccio Frascari S.p.a. ha chiesto una proroga al 30/09/2016 dei termini per la consegna dei risultati della Caratterizzazione e dell'Analisi di rischio;
- con DCC 67026/2016 del 14/03/2016 il comune BO ha adottato il POC e approvato lo schema di convenzione con l'attuatore ai sensi dell'allegato a26 alla LR 20/2000, comma 4;
- con nota del 29/07/2016 in atti al PGB0 2016/14362 la Città metropolitana ha comunicato l'avvio del procedimento di formulazione delle riserve ai sensi dell'art. 34, comma 6 della L.R. n. 20/2000 e ss.mm.ii. e contestuale espressione delle Valutazioni Ambientali, ai sensi dell'art. 5, comma 7 della L.R. n. 20/2000, che dovrà concludersi entro il giorno 20 settembre 2016;
- entro i termini suddetti, la Città metropolitana provvede con un unico atto del Sindaco metropolitano ad esprimere contestualmente le *valutazioni di compatibilità ambientale*, così come previsto ai sensi dell'art. 5 della vigente L.R. n. 20/2000, tenuto conto delle osservazioni e delle valutazioni degli Enti competenti in materia ambientale;
- a seguito del riordino del sistema di governo regionale e locale operato con L.R. 13/2015 la Città metropolitana di Bologna, previa istruttoria di ARPAE, esercita le funzioni in materia di ValSAT di cui all'art. 5 della L.R. 20/2000, attribuite alle Province ai sensi della L.R. 9/2008, effettuando la valutazione ambientale dei piani urbanistici comunali.
- sulla base della Circolare regionale esplicativa del 12/11/2008 la procedura di ValSAT deve essere integrata dalla procedura di VAS prevista ai sensi del D.Lgs. 152/2006, ribadendo la necessità di continuare a dare applicazione ad entrambe le procedure di valutazione, integrandone gli adempimenti e le fasi procedurali;
- con Delibera della Giunta Regionale n. 2170/2015 "Direttiva per lo svolgimento di funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. 13/2015" sono state fornite le

indicazioni ai soggetti interessati circa le modalità di presentazione delle domande in materia di VAS nonché del riparto delle competenze ed assegnazione di specifici compiti ad ARPAE;

- in base alla suddetta direttiva regionale ARPAE ha svolto l'istruttoria sul POC in oggetto e sui relativi Rapporti di VAS-ValSAT;
- la Città metropolitana di Bologna nell'atto di formulazione delle riserve previste ai sensi dell'art. 35, comma 4, della L.R. n. 20/2000 approva il Parere motivato come espressione in merito alla valutazione ambientale di cui all'art. 5, comma 7, della medesima legge regionale, avvalendosi per l'iter istruttorio, di ARPAE SAC di Bologna tenendo conto dei pareri espressi dagli Enti competenti, della consultazione pubblica e della adeguatezza del piano di monitoraggio;
- in allegato ai verbali dei due incontri di Conferenza dei Servizi (in atti al PGB0/2016/6163), sono pervenuti i seguenti pareri dei soggetti competenti in materia ambientale come individuati dalla Autorità competente:
 - Azienda U.S.L di Bologna, Area Igiene e Sanità Pubblica;
 - ARPAE - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna: Distretto urbano;
 - Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna;
 - Soprintendenza per i Beni architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia
 - Servizio Tecnico Bacino del Reno
 - Autorità di Bacino del Reno
 - Regione Emilia Romagna Servizio Ferrovie
 - Hera S.p.A.
 - RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
 - Enel

All'interno della presente istruttoria non è stato possibile effettuare una completa valutazione di sostenibilità ambientale che tenesse conto anche degli esiti del procedimento di valutazione dell'Analisi di Rischio sito specifica¹, pur essendo questo un elemento fortemente condizionante delle scelte di pianificazione. La necessità giuridica di espressione del parere motivato all'interno delle riserve al Piano non permette di posporre i termini della ValSAT, pertanto si esprime il

Parere motivato condizionato

in merito agli effetti ambientali del Piano Operativo Comunale (POC) con valore ed effetti di Piano Urbanistico Attuativo (PUA) relativo a parte delle aree dell'Ambito di Riqualificazione Misto n.122, Rimesse (Situazione Scandellara) e parte delle aree dell'Ambito Consolidato di Qualificazione Diffusa Specializzata n.114.

Il Parere motivato è **condizionato** in quanto gli esiti della valutazione dell'Analisi di Rischio sito specifica potrebbero modificare il quadro ambientale complessivo su cui si è basata la valutazione strategica di ambito.

1 Conseguente alla autorizzazione del Piano di Caratterizzazione ai sensi dell'art. 242 comma 4 del D. Lgs. 152/2006. Tale procedimento si conclude nei 60 giorni successivi alla consegna dell'Analisi di Rischio, salvo sospensioni. A seguito della proroga richiesta dal proponente, la consegna dei risultati della Caratterizzazione ed Analisi di Rischio è prevista entro il 30/09/2016.

Analogamente si ritiene inopportuna l'approvazione del presente Piano da parte del Comune di Bologna senza la necessaria conoscenza dello stato di inquinamento dei suoli e delle acque sotterranee che deriva dall'esito della valutazione dell'Analisi di Rischio sito specifica.

Si invita quindi il Comune di Bologna ad attenderne l'esito per stabilire se il Piano che è stato valutato con la presente procedura di ValSAT possa essere approvato tal quale ovvero se sia necessario apportare delle modifiche dando avvio ad una ulteriore procedura di variante al POC/PUA comprensiva di ValSAT.

STRUTTURA DEL DOCUMENTO:

Il presente documento è suddiviso in una prima parte di sintesi del materiale presentato e in una seconda parte di considerazioni e prescrizioni.

In allegato si riportano i pareri dei soggetti competenti in materia ambientale

- Sintesi dei documenti della variante
- Considerazioni
- Prescrizioni

SINTESI DEI DOCUMENTI DELLA VARIANTE (RAPPORTO AMBIENTALE-PIANO DI MONITORAGGIO)

I documenti presentati analizzano:

- i rapporti della Variante in esame con gli altri piani provinciali e regionali e con gli obiettivi di sostenibilità ambientale,
- i problemi ambientali pertinenti,
- l'entità e l'estensione nello spazio degli impatti,
- il valore e la vulnerabilità dell'area in riferimento a speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, al superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo.

La scelta delle componenti ambientali oggetto del presente studio e il relativo grado di approfondimento delle analisi, è stata effettuata in base alle peculiarità dell'area di intervento, alle criticità presenti e alla consistenza del progetto.

Le matrici ambientali affrontate nel presente studio sono le seguenti:

- Viabilità, traffico e mobilità
- Rumore
- Aria
- Suolo, sottosuolo e acque sotterranee
- Acqua

- Paesaggio, ecologia e naturalità
- Elettromagnetismo
- Energia

OGGETTO DEL POC

Il Poc in oggetto riguarda parte delle aree dell'Ambito di Riqualificazione Misto n. 122 Rimesse (Situazione Scandellara) e parte delle aree dell'Ambito Consolidato di Qualificazione Diffusa Specializzato n. 114

Il POC interessa una Superficie Territoriale Totale di mq. 60.305 di cui 54.034 mq appartenenti all'Ambito 122 Rimesse Scandellara e 6.271 mq di area verde facente parte dell'Ambito 114 Papini-Tuscolano.

Prevede la riqualificazione di parte dell'Ambito 122 Rimesse attraverso la dismissione delle attività incongrue, con conseguente demolizione dei fabbricati esistenti, rimozione dei materiali dannosi per l'ambiente e bonifica dei suoli ove necessaria, perseguendo obiettivi di qualità urbana e creando nuove dotazioni e servizi.

In attuazione all'Accordo stipulato, il Piano presuppone che, a valle delle operazioni di risanamento, l'area venga edificata con destinazione prevalentemente residenziale, a fronte di una serie di interventi di urbanizzazione capaci di dare servizio all'area e di riconnetterla al resto della città.

Il POC prevede interventi volti a:

- riqualificare via Scandellara alle nuove esigenze, in termini di sicurezza e di percorribilità pedonale e ciclabile,
- mettere in atto misure finalizzate ad incentivare la mobilità sostenibile,
- garantire una maggiore fruibilità dei varchi che collegano l'ambito Scandellara a quelli contigui, per incentivare tanto gli spostamenti ciclabili quanto l'utilizzo della rete del trasporto pubblico esistente su via Massarenti e l'accessibilità alla stazione ferroviaria (SFM Santa Rita).

In particolare, ai sensi dell'Accordo ex art. 18 LR 20/2000 saranno realizzate le seguenti opere:

- riqualificazione di via Scandellara,
- nuova viabilità a sud del comparto,
- ampliamento del parcheggio pubblico esistente su via Scandellara,
- realizzazione di un nuovo sottopasso ciclopedonale della linea ferroviaria Bologna-Prato, in affiancamento al varco carrabile esistente su via Mondo,
- nuova viabilità carrabile, con affiancato idoneo percorso ciclopedonale protetto, prevista tra il comparto e la zona di prossima realizzazione (a carico di terzi) in corrispondenza dell'intersezione via del Terrapieno – via Mondo,

- messa in sicurezza delle intersezioni di nuova realizzazione ed esistenti,
- nuova rotatoria su via Scandellara in prossimità del plesso scolastico,
- riqualificazione sottopasso SFM Santa Rita.

L'intervento all'interno dell'ambito n. 122 prevede la realizzazione di interventi privati, destinati all'uso residenziale e commerciale, e di interventi di urbanizzazione nell'ambito delle aree di proprietà privata ed all'esterno di queste. In particolare l'insediamento prevede 13.271,1 mq. di superficie utile ad uso residenziale, di cui 904,58 mq destinati ad usi complementari alla residenza, con l'insediamento di 371 abitanti teorici.

L'area appartenente all'ambito 122 è divisa in tre Macrolotti per i quali è previsto che abbiano una propria autonomia funzionale e che siano attuati autonomamente ed indipendentemente:

- Macrolotto A , Lotto 11(ad uso non residenziale) Sf = 13.226 mq
- Macrolotto B , Lotti da 1 a 10 (di preferenza ad uso residenziale) Sf = 13.998 mq
- Macrolotto C, Lotti 12 e 13 (aree per impianti, attrezzature tecnologiche di ogni genere e manufatti a loro servizio, senza permanenza di persone) Sf = 6.774 mq

La quantità edilizia complessiva di mq. 13.267,10 è così suddivisa:

- mq. 9.045,75 di Su di edilizia a "libero mercato";
- mq. 4.221,35 di Su di edilizia privata destinata a rimanere in locazione per un periodo minimo di 10 anni con canone di locazione calcolato ai sensi della L. 431 del 9/12/1998.

Fa parte del Poc anche la realizzazione di un'area a verde pubblico attrezzato in via del Tuscolano, attualmente non fruibile, che verrà ceduta all'amministrazione comunale quale parte integrante delle dotazioni connesse alla trasformazione, andandosi ad integrare con l'attigua area a verde pubblico esistente di recente realizzazione.

VIABILITÀ, TRAFFICO E MOBILITÀ

Via Scandellara e le strade di accesso più prossime al comparto sono classificate come strade locali, mentre la viabilità principale limitrofa è rappresentata da via Massarenti a sud, da via Gualdi ad ovest e dal sistema Tangenziale/Autostrada a nord (accessibile attraverso lo svincolo 11 di via del Terrapieno e lo svincolo 11 bis).

Relativamente ai percorsi pedonali si evidenziano, per via Scandellara e per la rete viaria limitrofa, la presenza solo parziale di marciapiedi e, di conseguenza, la mancanza di una idonea ricucitura dei percorsi medesimi e criticità di collegamento pedonale e/o ciclopedonale con il territorio circostante.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma, l'area di intervento è attualmente servita dalla linea 55; tale linea transita su via Scandellara solo negli orari scolastici con due corse nella fascia mattutina, quattro in quella pomeridiana ed una in quella pomeridiano-serale. Tale linea connette la Facoltà di Agraria alla Stazione di San Ruffillo, con un percorso trasversale nella periferia est della città che non attraversa il centro storico.

Ulteriori servizi di trasporto pubblico su gomma sono presenti in via Massarenti (che risulta servita

dalla linea 14 ad alta frequenza oltre che dalle linee extraurbane 89 e 99) e, anche se raggiungibili con maggiore difficoltà, in via Rimesse-via Gualdi (linee circolari 38 e 39 ad alta frequenza).

Al trasporto pubblico su gomma si affianca il servizio di trasporto ferroviario metropolitano e regionale che, attraverso la linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore, accessibile dalla Fermata Santa Rita situata nei pressi dell'area di intervento, permette la connessione diretta da un lato alla Stazione di Bologna Centrale (centro fondamentale del sistema di trasporto pubblico urbano ed extraurbano) e dall'altro ai comuni di Budrio, Molinella e Portomaggiore.

Un'ulteriore significativa offerta di trasporto è rappresentata dalla Stazione Bologna San Vitale, posta ad ovest del comparto e che collega il medesimo alla linee ferroviarie Bologna-Rimini e Bologna- Prato.

Per quanto riguarda l'impatto potenziale, il traffico indotto dall'intervento (totale veicoli originati e attratti) è stato stimato dalla relazione trasportistica in circa 510 veicoli al giorno (con una percentuale di mezzi pesanti pari a circa l'1% del totale), mentre l'entità dei flussi generati nell'ora di punta mattutina è di circa 130 veic/h (circa 2% di mezzi pesanti).

Il Documento di ValSAT precisa che le attività precedentemente insediate nella parte denominata "area A" di Scandellara (demolizioni-auto, carrozzerie, rottami, stoccaggio merci ecc.) generavano un flusso di circa 600 veicoli al giorno (prevalentemente dovuto a veicoli pesanti), e pertanto si configuravano come un generatore/attrattore di flussi veicolari più impattante sia dal punto di vista ambientale sia circolatorio rispetto al nuovo insediamento.

ARIA

Con riferimento alla zonizzazione della qualità dell'aria, l'Ambito appartiene all'agglomerato di Bologna, caratterizzato da elevate criticità in termini di inquinamento da PM10 e di NOx.

Il comparto si colloca nelle vicinanze delle seguenti infrastrutture: via Scandellara a nord, linea Bologna-Portomaggiore a sud, linea di Cintura San Vitale Rimesse ad ovest.

L'ambito si trova in una posizione urbana caratterizzata da una bassa densità abitativa, lambita ma non attraversata da assi a grande traffico, lontana da aree produttive e dove è presente una significativa quota di verde agricolo periurbano.

Le aree circostanti risultano infatti densamente urbanizzate a sud della linea ferroviaria con usi sia terziari sia residenziali e ad ovest, oltre la linea ferroviaria di cintura, con la presenza di usi prevalentemente residenziali.

A nord del comparto l'urbanizzazione è pressoché assente; su via Scandellara sono presenti un Istituto Comprensivo (Scuola dell'Infanzia, in adiacenza al comparto, Primaria e Secondaria di 1° grado, a nord-est dello stesso) ed alcuni edifici pubblici, mentre il resto del territorio è rappresentato da una porzione di campagna urbana, attualmente coltivata.

In merito al tema della mobilità sostenibile e alla possibilità di utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata, il Documento di ValSAT evidenzia che l'unico tratto di percorso ciclabile esistente, che ha inizio in prossimità delle scuole dell'Istituto Comprensivo su via Scandellara, si addentra nel parco retrostante all'Istituto e conduce, con un sottopassaggio, su via del Carpentiere ed al parco Tanara, fino ad arrivare su via Larga.

Per quanto riguarda l'impatto potenziale, il Documento di ValSAT riporta che la riqualificazione dell'area di via Scandellara è già stata parzialmente attuata tramite la totale dismissione di tutte le attività pregresse di deposito, rottamazione, demolizione, stoccaggio e rivendita di vari materiali, che generavano flussi di traffico di mezzi pesanti stimabili in circa 600 viaggi giornalieri.

Rispetto agli usi precedenti, il Documento di ValSAT stima una leggera diminuzione dei veicoli/giorno afferenti al comparto, che passerebbero da 600 a 509, con una quasi completa riduzione dei mezzi pesanti che rappresentavano il 93% del totale, determinando un beneficio per la zona.

Per quello che riguarda le emissioni legate agli impianti di riscaldamento, inoltre, il Documento di ValSAT stima tale impatto trascurabile, soprattutto se confrontato con le emissioni legate alle attività storicamente presenti, assai impattanti sia per i macchinari a gasolio utilizzati, sia per il rilascio di polveri provenienti dai materiali da demolizione o recupero stoccati in loco.

RUMORE

In base alla Classificazione acustica, il comparto è inserito prevalentemente in III classe, ad eccezione di una fascia di 50 m lungo le ferrovie che è invece zonizzata in IV classe.

Esso è inoltre interessato dalle fasce di pertinenza acustica afferenti le linee ferroviarie Bo-An, Bo-Fi, Bo-Portomaggiore e di cintura che, ai sensi del DPR 459/98, sono caratterizzate da:

- limiti di 70/60 dBA nei primi 100 m dall'infrastruttura (fascia A);
- limiti di 65/55 dBA per i successivi 150 m (fascia B).

Una campagna fonometrica svolta nel 2010, aggiornata con un ulteriore rilievo acustico del 2014, evidenzia che l'area è influenzata prevalentemente dalle immissioni sonore provenienti dalle linee ferroviarie di cintura, Bo-An, Bo-Fi e, in misura minore, dalla Bo-Portomaggiore.

In base alle mappe acustiche elaborate ad una quota di 4 m dal piano campagna, si riscontra infatti che l'area è interessata dalle isofoniche 50÷60 dBA diurni e 45÷55 dBA notturni, con i valori più alti in prossimità del confine ovest del comparto.

Per quanto riguarda l'impatto potenziale, la compatibilità per i nuovi usi residenziali è stata verificata rispetto ai limiti della III classe di appartenenza dell'UTO (Unità Territoriale Omogenea) ed in riferimento alla totalità delle sorgenti infrastrutturali presenti (ferrovie + strade).

A tal fine il Documento di ValSAT riporta che è stato dimostrato come, attraverso l'attenta progettazione urbanistica (insediamento nella parte centrale del comparto) ed architettonica (disposizione a vela degli edifici, utilizzo di paramenti murari a tutt'altezza, disposizione degli affacci delle camere da letto nelle parti più schermate), sia possibile conseguire il rispetto dei limiti normativi.

È stato valutato l'impatto acustico connesso alla realizzazione di un nuovo asse viario in fregio alla linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore nei confronti della scuola materna "18 Aprile 1945", nonché le ricadute acustiche indotte dalla nuova viabilità nei confronti degli edifici residenziali in via Scandellara nn. 11/8÷9 (valutati come i più critici per le modifiche infrastrutturali previste e per il traffico indotto).

In base alle elaborazioni modellistiche il documento di ValSAT valuta che le modifiche al clima acustico presso gli edifici residenziali non sono tali da cagionare l'insorgere di superamenti dei limiti di IV classe di appartenenza degli stessi.

Per quanto riguarda l'edificio scolastico, il documento di ValSAT valuta che la realizzazione di una schermatura acustica alta 2,8 m e lunga 115 m (composta da un terrapieno e una barriera) in fregio alla strada è tale da garantire il rispetto dei limiti di I classe, con valori massimi di 49,8 dBA diurni presso la facciata più impattata, valori sostanzialmente analoghi a quelli ante-operam.

ACQUA

L'area oggetto di intervento ricade all'interno del Bacino Imbrifero del sistema idraulico "Navile – Savena Abbandonato" ed è quindi soggetta al rispetto dell'articolo 5 delle Norme del Piano, che richiede la laminazione delle acque meteoriche per un volume pari a 500 mc/ha di superficie territoriale.

L'area risulta servita di rete fognaria mista.

L'intervento di progetto comporterà i seguenti possibili impatti sulla matrice:

- consumo di acqua potabile derivante dai nuovi edifici,
- scarichi di acque nere dai nuovi edifici con aggravio del sistema fognario depurativo,
- scarico di acque reflue bianche con un aggravio per la rete delle acque

Il progetto prevede l'adozione di presidi per il risparmio idrico in grado di conseguire il livello prestazionale migliorativo previsto dalle schede tecniche di dettaglio dE 9.1 del Rue, con un consumo domestico pro-capite uguale o inferiore a 130 l/ab/giorno.

Il risultato sarà ottenuto impiegando i seguenti presidi:

- impiantistica idrosanitaria a basso consumo (riduttori di flusso alla rubinetteria, cassette di scarico dei wc a doppio pulsante, ..);
- impianti di recupero e riciclo delle acque meteoriche dalle coperture dei fabbricati;
- impianti di recupero delle acque grigie provenienti da cucine e lavatrici, opportunamente trattate; le acque recuperate verranno impiegate per l'alimentazione delle cassette di risciacquamento dei wc e per l'irrigazione delle aree verdi private.

Il Documento di ValSAT prevede che nelle successive fasi attuative dovranno maggiormente essere indagati e dettagliati i sistemi di recupero e riuso delle acque non pregiate (meteoriche e/o grigie), al fine del rispetto del requisito prestazionale richiesto.

La rete fognaria interna ai lotti privati sarà di tipo separato, per acque nere e per acque bianche.

Le acque nere del comparto saranno direttamente scaricate nella fognatura mista esistente su via Scandellara, mediante due allacciamenti: su uno graveranno i soli scarichi dell'edificio commerciale, sull'altro gli scarichi dei nuovi edifici residenziali.

Le acque meteoriche del comparto saranno invece recapitate mediante 3 allacciamenti su un ramo di fognatura bianca pubblica di progetto lungo la nuova strada prevista a sud del comparto.

A tale dorsale di fognatura saranno collegate, oltre alle acque meteoriche provenienti dai lotti privati, anche le caditoie stradali della nuova strada di progetto e quelle dei nuovi parcheggi pubblici previsti all'interno del comparto.

La suddetta dorsale di fognatura bianca sarà collegata ad una vasca di laminazione. Come indicato dalle Norme del Piano Stralcio del Bacino Navile – Savena Abbandonato, è previsto un volume di laminazione specifico pari a 500 mc per ogni ettaro della superficie del Comparto di nuova realizzazione, ad esclusione unicamente della zona di verde pubblico (pari a circa 4.000 mq) sita in adiacenza alla Scuola 18 aprile 1945, per la quale si prevede una configurazione tale da garantirne l'autolaminazione.

Per la laminazione del comparto è stata prevista una vasca in terra con altezza utile pari a circa 1,95 m e pendenza delle sponde pari a 2/3, con un volume di laminazione di circa 2.500 mc. Sul fondo della vasca sarà posta una tubazione a sezione ridotta avente la funzione di bocca tarata che permetterà lo scarico in fognatura di una portata pari al massimo a 50 l/s/ha, così come prescritto dal Rue. Sarà presente inoltre una tubazione di troppo pieno in ingresso alla vasca. La laminazione sarà in area privata e la manutenzione della stessa sarà a carico dei privati, nonostante vi recapitino acque provenienti sia da aree private sia da aree pubbliche.

In sede di richiesta del titolo edilizio per le opere di urbanizzazione dovranno essere valutate e definite, in accordo con gli enti competenti e in base agli esiti del procedimento di bonifica in corso, le specifiche progettuali di dettaglio della vasca di laminazione.

Le opere di urbanizzazione del Pua sono suddivise in cinque stralci attuabili anche separatamente con altrettanti titoli edilizi.

La vasca di laminazione dovrà essere realizzata e funzionante già a partire dalla realizzazione delle opere di urbanizzazione relative al primo stralcio funzionale.

Nelle successive fasi attuative dovrà essere redatto un piano di manutenzione in efficienza della vasca di laminazione, delle condotte sovradimensionate ai fini della laminazione (PVC 500 e 400) e dei dispositivi di controllo delle portate in uscita.

Lo specchio d'acqua previsto nella pertinenza esterna della zona commerciale posta in prossimità della curva di via Scandellara non dovrà essere alimentato con acqua potabile.

SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE SOTTERRANEE

La campagna di indagine volta a ricostruire il modello geologico e sismico ha interessato l'ambito da riqualificare di via Scandellara e due aree limitrofe dove è previsto un intervento di ristrutturazione globale di un edificio comunale e la realizzazione di un sottopasso pedonale nel rilevato ferroviario in adiacenza di via Mondo.

L'assetto geologico strutturale della zona in esame è quello tipico di alta pianura situata al margine appenninico. L'area di studio si colloca all'interno dell'alta pianura ad una quota compresa tra 50 e 52 m s.l.m. in corrispondenza di un dosso fluviale poco pronunciato appartenente al paleoalveo del torrente Savena e nel margine occidentale della porzione apicale della sua conoide.

In corrispondenza dell'area di studio si osserva che i corpi acquiferi relativi alla falde più superficiali risultano insaturi e si rinviene la prima falda (SUP1) in corrispondenza dell'acquifero situato a profondità variabile fra 25 e 55 metri. La falda è caratterizzata da condizioni di falda libera e si attesta ad una quota di circa 18-20 m s.l.m. e pertanto con una soggiacenza di 30-32 m dal p.c.

Le caratteristiche litostratigrafiche locali sono state individuate mediante l'esame delle stratigrafie dei sondaggi e delle trincee di esplorazioni e dei dati delle penetrometrie statiche eseguite nell'area nel periodo 2007-2010. La litologia del primo sottosuolo risulta molto disomogenea in senso sia laterale sia verticale, con la presenza di uno strato di ghiaia e sabbia dello spessore di circa 3 m il cui tetto varia di quota da - 5.00 a -7.50 m dal p.c. e localmente si assottiglia fino a scomparire. Si rileva inoltre la presenza di una vasta area, sede in passato un profondo avvallamento probabilmente causato dallo scavo per la raccolta del materiale per la realizzazione del rilevato ferroviario della cintura ferroviaria e di altre ferrovie della zona. In questa zona depressa, racchiusa dalla curva di via Scandellara, oltre un secolo fa si era venuto a formare uno stagno a causa dell'intersezione della falda, colmato poi dopo la seconda guerra mondiale con materiale con tutta probabilità correlato alle demolizioni belliche.

La caratterizzazione dei suoli e delle acque sotterranee ha in un primo momento interessato la porzione orientale del comparto, in quanto in passato è stata sede di attività artigianali di varia natura. Le indagini sono state eseguite in più fasi nel periodo 2007-2010, e più recentemente nell'estate del 2015.

La prima campagna di indagine del 2007 è stata realizzata presso l'area di Rottami Fantuzzi srl ed ha accertato la presenza di superamenti di Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) di cui alla Tabella 1 dell'Allegato 5 al Titolo V, Parte quarta del DLgs 152/2006 relativamente a Cromo VI, Piombo, Zinco, Idrocarburi pesanti e alcuni IPA, escludendo però che vi siano contaminazioni legate all'attività insediata.

Nel 2009 è stata eseguita una campagna di indagine ristretta, mentre nel 2010 è stata condotta una campagna di indagine estesa a tutta l'area interessata da attività artigianali, con particolare attenzione all'area interessata dal tombamento, da cui si sono rilevate concentrazioni dei parametri analizzati sempre inferiori alle CSC col. A; anche per quanto riguarda il terreno naturale sottostante al materiale di riporto, le analisi chimiche eseguite non hanno rilevato superamenti delle CSC per siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale.

A seguito delle richieste formalizzate da ARPA con parere PGBO/2015/995 del 23 gennaio 2015, rilasciato a seguito della conferenza dei servizi del 15.01.2015 relativa alla Variante al Poc, nel luglio 2015 è stata effettuata una nuova campagna di indagine finalizzata ad approfondire le caratteristiche del suolo, sia nella porzione dell'Area A "ex rottami" sulla quale il Pua prevede l'insediamento dell'uso residenziale, sia nelle aree di cui è prevista la cessione al Comune di dotazioni territoriali a verde.

Alcuni Rapporti di Prova relativi ai campioni prelevati da ARPA in data 30 e 31 luglio 2015 hanno evidenziato superamenti delle CSC col. A e B. Detto accertamento è stato comunicato da Arpa agli enti interessati e competenti con notifica pervenuta alla Città Metropolitana in data 13.10.2015, avviando il procedimento di cui all'art. 242 del DLgs 152/2006 e s.m.i..

La contaminazione rilevata nel sito denominato "Area Fantuzzi" è caratterizzata da un superamento delle CSC per siti ad uso verde pubblico e residenziale, ma risulta inferiore alle CSC per siti ad uso commerciale e industriale. La previsione in quest'area di edifici e loro pertinenze destinati ad uso non residenziale fa sì che le concentrazioni rilevate risultino accettabili, facendo così decadere la

qualifica di "Sito potenzialmente contaminato".

I superamenti rilevati durante le indagini eseguite in contraddittorio con ARPA nel luglio 2015 hanno comportato l'avvio di un procedimento ai sensi dell'art. 242 del DLgs 152/06 e s.m.i. e l'attuazione delle aree nelle quali i superamenti sono stati individuati è subordinata all'esito del suddetto procedimento.

In considerazione dei risultati ottenuti dalla caratterizzazione ambientale effettuata dallo Studio BL, la zona corrispondente al sito denominato "Area Fantuzzi" è stata ricompresa all'interno della zona non residenziale, rendendo in questo modo compatibile i superamenti rilevati con gli usi ivi previsti dal Pua.

L'attuazione delle porzioni di comparto interessate dai superamenti rilevati durante le indagini eseguite in contraddittorio con ARPA, è subordinata agli esiti del procedimento di bonifica avviato e nel rispetto delle prescrizioni eventualmente che da questo scaturiranno. L'esito dell'analisi di rischio potrà eventualmente definire i lotti attuabili senza interventi di bonifica.

La gestione dei materiali di scavo dovrà essere conforme alla vigente normativa, privilegiando il riutilizzo degli stessi rispetto allo smaltimento, e alle eventuali prescrizioni derivanti dal procedimento di bonifica ad oggi in corso.

ENERGIA

L'ambito è caratterizzato dalla presenza di pochi edifici e da campi a destinazione agricola. Attualmente il consumo di energia e le conseguenti emissioni di CO₂ sono quindi trascurabili.

L'area ricade in un ambito da riqualificare del Psc ed è al di fuori dei Bacini Energetici Urbani, ovvero non è adiacente ad una rete di teleriscaldamento preesistente.

L'area è soleggiata durante l'intero arco dell'anno e quindi ha una buona disponibilità di energia solare: in estate è sempre soleggiata, mentre in inverno nelle prime ore della mattina e nel tardo pomeriggio è in ombra nei lati verso sud e sud-ovest; pertanto il soleggiamento favorisce lo sfruttamento dell'energia solare, ma può provocare in estate problemi di surriscaldamento.

Lo scenario futuro vedrà l'insediamento di circa 12.360 mq di superficie utile ad uso residenziale e di circa 900 mq destinati ad usi complementari alla residenza.

Rispetto allo stato di fatto, l'attuazione dell'intervento di riqualificazione determinerà un aumento del fabbisogno energetico dell'area per gli usi energetici di climatizzazione e consumi elettrici obbligati (illuminazione ed elettrodomestici).

In particolare, la costruzione di fabbricati ad uso principalmente residenziale in conformità ai requisiti minimi di prestazione energetica contenuti nelle disposizioni della DGR 967/2015, permette di stimare un impatto potenziale determinato dai consumi di energia primaria globale, inclusi i consumi per illuminazione e condizionamento, pari a di circa 127 tep/anno, ed un incremento di emissioni di CO₂ pari a 435 tonnellate/anno.

In applicazione delle misure di sostenibilità rispondenti allo scenario "Energy Saving" del Piano Energetico Comunale (PEC), è stimato un incremento del consumo di energia finale per gli usi previsti pari a circa 73 tep/anno, equivalente ad un incremento di emissioni di CO₂ pari a 205

tonnellate/anno, con una riduzione di circa il 50% rispetto all'impatto potenziale in assenza di applicazione delle misure di sostenibilità.

Per mitigare le emissioni di CO₂ derivanti dalle nuove edificazioni previste nell'ambito in esame, dovranno essere seguite le indicazioni date dallo scenario "Energy Saving" del Piano Energetico Comunale (PEC), recepito anche nella Valsat del PSC e negli accordi sottoscritti.

In particolare è previsto il perseguimento dei livelli migliorativi del RUE che, come descritto nella scheda di dettaglio dE7.1, prevede il rispetto della classe energetica "A", corrispondente ad un valore del coefficiente di prestazione energetica globale EP_{gl,nren} (somma dei valori dell'indice di prestazione energetica per la climatizzazione invernale e di produzione di acqua calda sanitaria espresso in energia primaria non rinnovabile) inferiore a 40 kWh/mq/anno per quanto concerne i fabbricati residenziali ed inferiore a 8 kWh/mc/anno per la i fabbricati destinati ad usi complementari non residenziali.

Il livello migliorativo prevede inoltre l'uso di sistemi di condizionamento con efficienza complessiva EER (Energy Efficiency Ratio) non inferiore a 5 ed infine sistemi di illuminazione ad alte prestazioni di risparmio energetico, con particolare riguardo agli usi non residenziali.

I consumi globali previsti dovranno essere soddisfatti per almeno il 35% da fonti rinnovabili (50% per gli edifici realizzati dopo il primo gennaio del 2017) o sistemi compensativi, nel rispetto dei vincoli relativi alle emissioni inquinanti per la cogenerazione e la biomassa, come previsto dalla norma regionale.

In particolare è prevista la copertura di oltre il 50% dei consumi di acqua calda sanitaria e di almeno il 35% del consumo termico invernale per riscaldamento ed acs), con sistemi di produzione da pannelli solari termici, l'uso di pompe geotermiche e l'eventuale uso di sistemi di microcogenerazione per la copertura dei picchi di domanda invernale (nel caso di dimostrata impossibilità tecnica di installazione di impianti solari fotovoltaici, dovuta alla mancanza di spazio utile).

ELETTROMAGNETISMO

L'area di intervento non presenta, attualmente, particolari limitazioni dovute alla presenza di elementi legati alle emissioni elettromagnetiche.

Nelle vicinanze è però presente l'impianto Vodafone di via della Salita, che dista circa 150 metri dal confine dell'area.

L'intervento prevede la realizzazione di un nuova cabina MT/bt e di una linea elettrica MT interrata per adeguare il fabbisogno energetico del nuovo comparto.

Dall'analisi degli elaborati la nuova cabina MT/bt sarà collocata esternamente agli edifici di progetto e la linea verrà realizzata in cavo interrato e di tipo elicord.

L'impianto di telefonia nella configurazione attuale non genera impatti presso gli edifici così come previsti nel Pua.

Ai fini della sostenibilità della trasformazioni dovranno essere rispettate le seguenti misure di sostenibilità:

- non devono essere collocati elementi che incentivino la sosta di persone per periodi superiori le 4 ore giornaliere all'interno della DPA associata alla nuova cabina MT/bt;

- le DPA relative ai nuovi elementi, così come quelle relative agli elementi esistenti, dovranno essere riportate sulle tavole relative ai permessi di costruire con l'indicazione "area interdetta alla permanenza di persone per periodi superiori le 4 ore giornaliere";
 - dovrà essere garantito il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente (DPCM 8 Luglio 2003) all'interno degli edifici di progetto che distano meno di 200 metri da impianti di telefonia mobile, con particolare riferimento all'impianto Vodafone di via della Salita che dovrà essere verificato al momento della richiesta del titolo edilizio.
- Le DPA delle cabine di trasformazione non dovranno impattare su proprietà terze.

PAESAGGIO, ECOLOGIA E NATURALITA'

Il comparto si colloca in un contesto con una forte presenza di verde e di aree permeabili e connota elementi di rilievo sia ambientale sia storico paesaggistico: costituisce infatti parte di un Nodo ecologico urbano esistente, via Scandellara è classificata nel PSC come viabilità storica di tipo II e l'area a nord dell'intervento è un "ambito agricolo di rilievo paesaggistico" (ambito n. 189 nel Psc). Attualmente il verde pubblico si concentra nei pressi del polo scolastico e dei campi sportivi, rimanendo connesso a tali attività.

L'area di intervento mostra caratteri differenti tra le parti che la costituiscono.

La porzione ovest è caratterizzata da una situazione di degrado, frutto degli usi pregressi e dell'abbandono degli ultimi anni, che coinvolge anche parte della vegetazione esistente; quest'ultima non presenta un disegno compiuto, ha carattere spontaneo ed è distribuita nel lotto in maniera disomogenea.

La porzione ad est conserva invece lo storico carattere agricolo, anche se oggi non è coltivata.

Il tracciato storico di via Scandellara, lambito a nord dai campi, rappresenta un elemento caratterizzante l'area.

Ulteriore elemento è la permeabilità dei suoli che manifesta ancora differenze tra la porzione est, dal carattere agricolo e completamente permeabile, e l'area ovest, che nella sua storia recente è stata caratterizzata dalla presenza di piazzali, tettoie, piccoli edifici e manufatti che rendevano il terreno parzialmente impermeabile (si può stimare che dei circa 30.000 mq che costituiscono la porzione ovest, circa 1/3 sia stato impermeabilizzato con le attività pregresse).

La riqualificazione dell'area prevede un completo riassetto del verde, con numerosi abbattimenti e nuovi impianti.

La nuova strada prevista in fregio alla zona ferroviaria sottrarrà spazio all'area verde di pertinenza della scuola "18 Aprile 1945".

Nella zona agricola a nord di via Scandellara è stata prevista una nuova connessione pubblica, pedonale, ciclabile e veicolare, per il collegamento del comparto e della Situazione con il comparto R3.28 ed il Quartiere San Donato.

Gli interventi previsti comporteranno interferenze con alberature esistenti, che dovranno essere gestite nel rispetto del Regolamento del Verde.

Considerato che la nuova strada in fregio alla linea ferroviaria di fatto sottrae spazio all'area verde di pertinenza scolastica, la nuova zona a verde pubblico (V1), prevista in fregio al confine ovest della scuola, diventerà pertinenza della stessa.

La zona a verde privato sul confine sud del comparto, a nord della strada di progetto, dovrà svolgere una funzione di miglioramento ambientale, con l'introduzione di nuove masse arboree e arbustive, e potrà svolgere funzione di connessione delle dotazioni territoriali, attraverso la realizzazione di percorsi opportunamente ombreggiati.

In considerazione del numero di abbattimenti previsti, dovranno essere garantiti un numero di impianti almeno equivalenti.

PIANO DI MONITORAGGIO

Al fine di una più completa verifica in merito al rispetto di alcune Misure di sostenibilità indicate e per il monitoraggio sull'attuazione del Piano, il Documento di ValSAT prevede che in fase di richiesta del titolo edilizio delle opere di urbanizzazione e dei permessi di costruire dovranno essere specificati:

1. le percentuali di:

- superficie permeabile,
- superficie impermeabile,
- superficie semi-permeabile;

2. gli abbattimenti delle alberature esistenti eseguiti e i nuovi impianti previsti

OSSERVAZIONI

Sono pervenuti i seguenti pareri, che si riportano integralmente in allegato:

- **ARPAE - Servizio Territoriale, Distretto Urbano** (Parere SINADOC n. 87/2015 allegato al verbale della seconda CdS)
- **Azienda U.S.L di Bologna, Servizio Igiene Pubblica** (parere del 13/01/2015 allegato al verbale della prima CdS e parere del 18/01/2016 allegato al verbale della seconda CdS)
- **Servizio Tecnico Bacino del Reno**, Regione E.R. (parere del 29/12/2014 allegato al verbale della prima CdS)
- **Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna** (parere del 13 agosto 2015 allegato al verbale della prima CdS)
- **Autorità di bacino del Reno**, Regione E.R. (parere del 23/01/2015 allegato al verbale della prima CdS)
- **Soprintendenza per i Beni Architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia** (parere del 12 gennaio 2015 allegato al verbale della prima CdS),
- **Regione Emilia Romagna Servizio Ferrovie** (parere allegato al verbale della prima CdS)
- **Hera S.p.A.** (parere del 23/01/2015 allegato al verbale della prima CdS)
- **RFI** (parere del 30/01/2015 allegato al verbale della prima CdS)
- **Enel** (parere del 4/02/2015 allegato al verbale della prima CdS)

Ai fini della presente istruttoria è necessario sottolineare alcuni aspetti fondamentali della ValSAT. Innanzitutto il principio di integrazione della valutazione ambientale con le altre valutazioni dei contenuti del piano in corso di approvazione, di ordine urbanistico, insediativo, paesaggistico, economico - sociale, ecc., espresso nella Circolare dell'Assessore all'Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Regione Emilia-Romagna del 12 novembre 2008.

Tale principio è alla base della dimensione multidisciplinare dei piani generali e strategici stabilita dalla L.R. n. 20 del 2000 (art. 10) e della dimensione integrata della ValSAT, che coniuga la valutazione degli impatti ambientali del piano con quella degli altri effetti, di natura territoriale, derivanti dall'attuazione dello strumento.

Il POC in oggetto si pone l'obiettivo di riconvertire una vasta porzione di territorio risolvendo situazioni di degrado, perseguendo obiettivi di qualità urbana e creando nuove dotazioni e servizi attraverso una serie complessa di interventi diversi e in sede di Conferenza dei Servizi e nei pareri espressi sia verbalmente sia per iscritto dagli enti interessati è stata sottolineata più volte l'importanza della sequenza logica e cronologica da seguire nell'attuazione degli interventi pubblici e di quelli privati, in particolare la necessità che le opere di urbanizzazione siano terminate prima o contestualmente alle opere private.

Va sottolineato inoltre che la realizzazione delle opere di mitigazione ambientale prescritte dalla ValSAT costituisce condizione determinante per l'attuazione degli interventi e che tempi e modi di realizzazione delle opere che interessano le aree contaminate o a potenziale contaminazione (opere di urbanizzazione e reti in genere, viabilità, parcheggi, edifici, sonde geotermiche) dovranno essere definiti in coerenza con quanto emerso ed approvato nell'ambito del procedimento di bonifica.

Proprio per tali motivi non si è ritenuto possibile condurre una valutazione ambientale d'ambito per il sito in oggetto, notoriamente interessato da attività irregolari e a forte potenziale di inquinamento del suolo e delle acque sotterranee, in assenza del Piano di caratterizzazione e della relativa analisi di rischio. Va sottolineato che trattandosi di un unico ambito con distribuzione interna di usi diversi (residenziale, commerciale, dotazioni e servizi) la valutazione di sostenibilità non può in nessun caso essere condotta per sub-ambiti.

Allo stato attuale delle informazioni la presente ValSAT **non può** certificare la sostenibilità ambientale degli interventi previsti dal Piano.

Tuttavia, nel caso in cui il procedimento di valutazione dell'Analisi di Rischio sito specifica accertasse che l'intera area oggetto di POC non è da bonificare, il presente parere motivato può essere considerato favorevole a condizione che vengano rispettate le osservazioni e prescrizioni che seguono.

L'ambito Scandellara è attualmente caratterizzato da due aspetti apparentemente in contrasto: quello di contesto degradato, a causa delle precedenti attività irregolari e prive di salvaguardie ambientali, e quello di area periagricola nella periferia urbana.

La connotazione rurale conferisce un aspetto molto naturale alla zona, che offre a residenti e utenti dei servizi (scuole, biblioteca, residenza per anziani, etc.) la possibilità di muoversi in un contesto piacevole difficilmente riscontrabile in ambito urbano. Ci si aspetta dunque che il progetto di riqualificazione, che ha come obiettivo primario il ripristino di una buona qualità ambientale riguardo ai suoli, alle acque sotterranee, nonché un miglioramento del tessuto sociale e l'integrazione funzionale di questo tessuto nel contesto urbano, avvenga rispettando e mantenendo le caratteristiche positive dell'area.

Viceversa si osserva nella pianificazione dell'ambito una diversa direzione di progettazione, che tende a snaturare la configurazione attuale verso una connotazione di periferia urbana interclusa tra infrastrutture stradali e ferroviarie, caratterizzata da una edilizia densa e paesaggisticamente inadatta al contesto (10 torri residenziali, come si evince dalla Tavola di progetto B06) che imprime alla zona un carattere anonimo.

Lo stesso PSC del Comune di Bologna prevede per l'ambito Rimesse-Scandellara una riqualificazione con l'obiettivo di "creare una nuova connessione urbana tra nucleo antico, quartiere universitario, Cirenaica, campagna urbana di Scandellara".

Tale obiettivo dovrebbe essere ottenuto attraverso una ricucitura innanzitutto dei percorsi ciclopedonali, e poi con la connessione al sistema ecosostenibile di mobilità per eccellenza, ovvero l'SFM, al quale si dovrebbe garantire "massima accessibilità". Viceversa nel POC si rileva come la connessione con la fermata SFM San Vitale non sia considerata una priorità, mentre diventa centrale la nuova strada a sud del comparto.

La carenza nel progetto di percorsi ciclopedonali pensati per l'accesso alla stazione "San Vitale" e in generale al trasporto pubblico rappresenta un severo limite alla sostenibilità di questi insediamenti.

Si ritiene che si debba recuperare questa carenza individuando tale percorso.

D'altro canto, la necessità della realizzazione della nuova strada risulta difficilmente comprensibile e giustificabile se valgono le stime sui flussi di traffico e sul carico urbanistico indotto dalle nuove previsioni che, secondo lo studio, risulterebbero addirittura in calo rispetto alla situazione precedente. Infatti, se veramente i flussi di traffico si riducono, non c'è alcun bisogno di prevedere una nuova strada, è sufficiente una riorganizzazione e qualche adeguamento. Purtroppo però le valutazioni sui flussi di traffico appaiono alquanto approssimative e basate su ipotesi certamente ad oggi non realistiche.

Quanto affermato trova riscontro nello stesso PSC. Nelle Norme viene indicato tra i potenziali impatti del nuovo carico urbanistico previsto per l'ambito, anche un aumento degli spostamenti generati e attratti, stimati nell'ora di punta (8.00-9.00) in circa 610 spostamenti.

Si fa osservare inoltre che tempi e modalità di realizzazione della nuova viabilità e del parcheggio previsti nella zona posta a sud ovest del comparto, nonché delle relative opere di urbanizzazione (reti), dovrebbero essere definiti in coerenza con quanto emerso ed approvato nell'ambito del Procedimento di bonifica e dovrebbero quindi attendere il suo esito per poter essere compiutamente valutati.

Allo stato attuale dunque si ritiene che non sia possibile prevedere la realizzazione della nuova strada principalmente perché le stime sul traffico risultano inattendibili.

Si invita ad attuare al posto della nuova viabilità e in coerenza con quanto previsto dal PSC, una connessione **prevalentemente ciclo-pedonale** (con accesso condizionato degli autoveicoli) che connetta l'ambito alla fermata SFM di S. Rita.

Una rivalutazione della viabilità della zona avendo come priorità le connessioni ciclopedonali al trasporto pubblico potrebbe comportare un significativo miglioramento di diversi aspetti ambientali, non solo a scala locale.

Questo anche al fine di non aggravare la qualità ambientale e abitativa e di contenere le situazioni di potenziale incidentalità.

Per quanto concerne il rumore, la situazione della zona è già in partenza compromessa per la presenza di infrastrutture ferroviarie e stradali. Lo stesso PSC rileva, per l'ambito in oggetto, che le aree di riqualificazione risultano fortemente impattate dalle immissioni sonore ferroviarie e stradali. Il comparto posto ad est della linea di cintura risente, inoltre, della rumorosità indotta dal sistema autostrada/tangenziale. Sono presenti alcuni ricettori sensibili (strutture assistenziali e scolastiche).

Va dunque messa in campo un'attenzione particolare a non creare ulteriori situazioni critiche.

Appare inappropriata la costruzione di edifici molto alti (fino a 14 piani) in quanto la schermatura ai piani alti diventa impossibile e l'esistenza di una normativa che istituisce fasce di pertinenza con limiti più alti non costituisce una giustificazione valida per costruire stanti le infrastrutture esistenti utilizzando come mitigazioni alcune "forzature" (come una specifica disposizione dei locali all'interno

delle abitazioni, peraltro incontrollabile). Secondo quanto evidenziato da ARPAE, tutte le facciate rivolte ad ovest e a sud presentano dei superamenti diffusi, che vanno anche oltre i limiti della classe IV, dal 4 all'ultimo piano.

ARPAE fa inoltre presente che l'assenza di camere da letto presso le facciate interessate dai superamenti della classe III per il periodo notturno non esenta tali ricettori dal rispetto del limite, non potendo invero applicare esclusivamente il limite previsto per il periodo diurno sulle facciate che racchiudono vani destinati alla permanenza di persone. Nello stesso parere si evidenzia inoltre che per quanto riguarda la componente inquinamento acustico le valutazioni espresse da ARPAE non concordano con quanto contenuto nella ValSAT.

Si ritiene che debbano essere rispettati i limiti della III classe per tutte le residenze, esistenti o di progetto, indipendentemente dal momento della costruzione, senza adottare soluzioni architettoniche artificiose, come paventato dallo stesso Comune di Bologna, efficaci da un punto di vista acustico ma a volte penalizzanti per la fruizione degli ambienti (affacci in nicchie senza veduta diretta, finestrate non apribili, ecc.)

Sempre secondo il PSC, la riqualificazione di tali aree potrà portare ad un significativo incremento del traffico veicolare indotto, con il conseguente peggioramento del clima acustico in corrispondenza dei ricettori prospicienti la viabilità interessata. Al fine di contenere l'impatto acustico, derivante dalle emissioni sonore esistenti e di progetto, sui nuovi insediamenti, il PSC individua come soluzione quella di prevedere le parti residenziali nelle posizioni il più possibile schermate dal rumore e ad un'adeguata distanza dalle infrastrutture di trasporto esistenti ed eventuali di progetto.

Per quanto riguarda la scuola e la residenza per anziani, già esistenti, viene prevista una mitigazione (barriera di altezza circa 3 metri e lunghezza circa 115 metri) per la protezione della scuola dalla nuova viabilità, che dovrebbe garantire il rispetto della classe I. Viceversa non sarà più rispettata, come accade invece ora, la III classe acustica presso la residenza per anziani e ciononostante il progetto non prevede in questo caso alcuna mitigazione, come stigmatizzato anche nel parere rilasciato dalla AUSL.

Si ritiene che debba essere mantenuto il rispetto della III classe per la residenza per anziani.

Si fa presente che, in alternativa alla nuova viabilità prevista, un'asse stradale di rango inferiore, a prevalenza ciclopedonale, non comporterebbe presumibilmente nessun problema acustico sui ricettori suddetti, potendosi anche evitare la barriera presso la scuola.

La proposta progettuale non prevede una valutazione degli impatti sulle aree e i fabbricati interessati dalla realizzazione della nuova strada di deflusso verso l'incrocio di via Terrapieno con via Mondo, presso la futura area destinata agli "orti urbani".

Il POC esaminato punta sull'incentivazione dell'utilizzo dei mezzi di trasporto a basso impatto ambientale attraverso l'adeguamento della sezione dei marciapiedi lungo la viabilità carrabile e la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili e pedonali. Ciò non riguarda però l'accesso alla vicina stazione ferroviaria "San Vitale" e da questa al trasporto pubblico su via Massarenti, in quanto la mancanza di percorsi pedonali e ciclabili "dedicati" non favorisce la fruibilità in sicurezza di detto importante servizio.

Si osserva che l'attenzione del POC è concentrata sulla accessibilità con automobili più che con mezzi ecosostenibili, e di conseguenza il sistema di mobilità dell'area non incentiva a sufficienza il trasporto pubblico, con conseguenze negative anche in termini di qualità dell'aria, sia locale che globale. Localmente gli effetti più rilevanti sulla qualità dell'aria saranno quelli nell'area di pertinenza dell'asilo nido-scuola materna a causa delle emissioni di gas di scarico dei veicoli immediatamente a ridosso dell'area verde di pertinenza e dei locali stessi.

Si ritiene opportuno un monitoraggio delle condizioni di inquinamento acustico e atmosferico nelle aree dell'asilo nido-scuola materna e della residenza per anziani.

Per quanto concerne la situazione del suolo, che rappresenta il principale elemento di preoccupazione ambientale considerato l'uso che è stato fatto in passato dei terreni, ARPAE ha accertato il superamento delle CSC relative sia alla destinazione d'uso verde pubblico, privato, residenziale, sia alla destinazione d'uso industriale/artigianale/commerciale, per le seguenti sostanze: diversi composti alifatici clorurati, diversi composti aromatici policiclici, idrocarburi pesanti C>12, metalli pesanti (Pb, Cu, Zn).

Di conseguenza ARPAE ha trasmesso alla Città Metropolitana la notifica di sito contaminato.

A seguito della successiva Conferenza di Servizi l'Attuatore del PUA ha presentato l'istanza di autorizzazione del Piano di Caratterizzazione, che è stata valutata nel corso della Conferenza di Servizi del 26/1/2016 con la partecipazione degli enti interessati (Comune di Bologna, ARPA Distretto Urbano, AUSL Bologna).

ARPAE SAC di Bologna ha autorizzato il piano di caratterizzazione con DET-AMB-2016-152 del 10/02/2016, "Sito Ambito di Riqualficazione Mista n. 122 v. Scandellara Bologna. Autorizzazione del Piano di Caratterizzazione. Proponente: Ferruccio Frascari S.p.A."

Con comunicazione del 29/08/2016 (in atti al PGBO/2016/16056) il legale rappresentante della Ferruccio Frascari S.p.a. ha chiesto una proroga al 30/09/2016 dei termini per la consegna dei risultati della Caratterizzazione e dell'Analisi di rischio, già scaduti il 18 agosto 2016.

Si ribadisce che, nelle more del completamento dell'iter volto alla determinazione dello stato di inquinamento dei suoli e delle acque sotterranee, non è possibile esprimere valutazioni specifiche né di ambito su questi specifici argomenti, come su quelli ad essi correlati (destinazione d'uso dei terreni, modalità di esecuzione delle opere, scelte di pianificazione, etc.)

Al momento quindi, in mancanza degli esiti della valutazione dell'Analisi di Rischio sito specifica, non è possibile effettuare una valutazione complessiva del POC.

Per gli ambiti di riqualficazione n. 121 e 122 Cirenaica-Rimesse il PSC indica alla voce "condizioni di sostenibilità" (art. 22, comma 6, lettera e) che l'attuazione è subordinata al mantenimento di una quota di superficie permeabile di suoli pari al 50% delle superfici fondiarie.

Sebbene sia rispettata la condizione imposta dal PSC, anche se, come riportato nel Documento di ValSAT, il dato è indicativo e dovrà essere nuovamente verificato e dimostrato in sede di richiesta dei permessi di costruire degli edifici, stupisce che un'area attualmente quasi interamente a verde debba, a fronte di un intervento di riqualficazione, perdere una quota così significativa di suolo permeabile.

Per quanto concerne l'utilizzo di acqua potabile, il cui incremento è stimato in circa 55.900 litri/giorno rispetto allo stato attuale, sono state indicate da Hera alcune prescrizioni come riportato in allegato.

Per quanto riguarda la vasca di laminazione, verificato che i sistemi di laminazione sono dotati di uno scarico tarato da una tubazione di diametro 200 mm, nonché di un troppo pieno adeguato alla portata massima in ingresso, il Servizio tecnico di bacino del Reno ha prescritto la redazione di un piano di manutenzione in efficienza della vasca a cielo aperto, delle condotte sovradimensionate ai fini della laminazione e dei dispositivi di controllo delle portate in uscita. Tale piano dovrà costituire documentazione essenziale per il rilascio del permesso di costruire.

Come rilevato da ARPAE, al fine di evitare il deterioramento qualitativo della vasca di laminazione si ritiene consigliabile la realizzazione di un volume di invaso maggiorato di una quota finalizzata alla creazione di uno specchio d'acqua da mantenersi in movimento con adeguato sistema di ossigenazione. Stessa cosa si consiglia per lo specchio d'acqua privato da realizzarsi nell'area commerciale.

Qualora le opere di urbanizzazione siano suddivise in 5 lotti attuativi, la vasca di laminazione dovrà essere realizzata e funzionante già a partire dalle opere del primo stralcio attuativo, stante il fatto che considerata la collocazione, tempi e modalità di realizzazione dovranno essere definiti nell'ambito del procedimento di bonifica.

La vasca di laminazione dovrà comunque essere totalmente impermeabilizzata e, a sua tutela e della rete bianca separata, si dovrà prevedere l'installazione di valvola clapet a monte dell'allacciamento in pubblica fognatura mista della rete bianca separata.

In merito alla componente Energia si ribadisce e precisa che tempi e modi di realizzazione delle reti che interessano le aree contaminate o a potenziale contaminazione saranno definiti nell'ambito del procedimento di bonifica all'interno del quale dovrà comunque essere documentata e valutata la realizzazione delle sonde geotermiche.

Dal punto di vista del paesaggio si ribadisce quanto detto in termini di perdita di specificità e di skyline. In specifico si rileva che le torri residenziali previste al centro del comparto occludono la visuale ad alcuni edifici preesistenti sempre residenziali in modo quasi totale, e ci si domanda se nel corso del processo partecipativo tali caratteristiche dei nuovi edifici residenziali siano state adeguatamente illustrate ai residenti.

Per quanto concerne l'inquinamento elettromagnetico è necessario indicare in tutte le tavole di progetto, anche per i successivi permessi di costruire, le Distanze di Prima Approssimazione (DPA) delle linee elettriche presenti e di progetto, con la condizione di non prevedere attività con permanenza di persone per più di 4 ore giornaliere.

Si prescrive che la nuova cabina sia collocata all'esterno degli edifici, distante dagli spazi con permanenza di persone superiore alle 4 ore.

Si precisa che le DPA delle cabine di trasformazione non dovranno comunque impattare su proprietà terze e non potranno estendersi su aree verdi attrezzate ed aree gioco per l'infanzia.

Si precisa inoltre che per la realizzazione dei nuovi elettrodotti (cabine di trasformazione e/o per le nuove linee in media tensione), ARPAE potrà esprimere il parere definitivo solo a seguito di presentazione, da parte del gestore degli stessi impianti, del progetto definitivo redatto ai sensi della L.R. 10/93.

L'area si trova a meno di 200 metri dall'attuale impianto di telefonia mobile di via della Salita pertanto il progetto degli interventi interessati dalla presenza di tale impianto dovrà essere adeguato a seguito delle necessarie valutazioni dell'impatto di campi elettromagnetici ad alta frequenza con l'obiettivo di garantire il rispetto dei valori di attenzione e obiettivi di qualità, come definiti dalla normativa di settore vigente.

Si riscontra la totale assenza di un Piano di Monitoraggio, che rappresenta un elemento fondamentale e fondante delle procedure di VAS-ValSAT. Nella fattispecie, considerati gli obiettivi primari dell'intervento, ovvero una riqualificazione complessiva dell'ambito e la ricucitura con il contesto esistente, il monitoraggio rappresenta proprio la verifica del perseguimento di tali obiettivi

ed assume pertanto un ruolo primario. Pertanto, non potendoci esimere dalla previsione di tale Piano in quanto presenza centrale rispetto alla valutazione di sostenibilità nonché per ottenere informazioni sulla efficacia di interventi di tale natura, si chiede al Comune di Bologna di elaborare un Piano di Monitoraggio congruente con gli obiettivi dell'intervento e di approvarlo insieme al presente POC con valore ed effetti di PUA.

I contenuti del Piano dovranno consentire di valutare il raggiungimento degli obiettivi di qualità almeno in riferimento ai seguenti aspetti:

- flussi di traffico sulla viabilità esistente e di progetto del comparto;
- clima acustico presso i ricettori esistenti e quelli di nuova realizzazione
- rispetto dei requisiti energetici dello scenario "Energy Saving" del Piano Energetico Comunale (PEC), recepito anche nella Valsat del PSC
- andamento dello split modale degli spostamenti

PRESCRIZIONI

1. Si ritiene che si debba recuperare la carenza di percorsi ciclopedonali pensati per l'accesso alla stazione "San Vitale" individuando un percorso idoneo.
2. si ritiene che non sia possibile prevedere la realizzazione della nuova strada a sud del comparto, principalmente perché le stime sul traffico risultano inattendibili. Si invita ad attuare al posto della nuova viabilità e in coerenza con quanto previsto dal PSC, una connessione **prevalentemente ciclo-pedonale** (con accesso condizionato degli autoveicoli) che connetta l'ambito alla fermata SFM di S. Rita.
3. Si ritiene che si debba tendere al rispetto dei limiti della III classe per tutte le residenze, esistenti o di progetto, indipendentemente dal momento della costruzione, senza adottare soluzioni architettoniche artificiose, come paventato dallo stesso Comune di Bologna, efficaci da un punto di vista acustico ma a volte penalizzanti per la fruizione degli ambienti (affacci in nicchie senza veduta diretta, finestrate non apribili, ecc.)
4. Si ritiene che debba essere mantenuto il rispetto della III classe per la residenza per anziani.
5. Si ritiene opportuno un monitoraggio post operam delle condizioni di inquinamento acustico e atmosferico nelle aree dell'asilo nido-scuola materna e della residenza per anziani.
6. Si prescrive, come già richiesto dal Servizio tecnico di bacino del Reno nel parere riportato in allegato, la redazione di un piano di manutenzione in efficienza della vasca di laminazione a cielo aperto, delle condotte sovradimensionate ai fini della laminazione e dei dispositivi di controllo delle portate in uscita, piano che dovrà costituire documentazione essenziale per il rilascio del permesso di costruire.
7. La vasca di laminazione dovrà essere totalmente impermeabilizzata e, a sua tutela e della rete bianca separata, si dovrà prevedere l'installazione di valvola clapet a monte dell'allacciamento in pubblica fognatura mista della rete bianca separata.
8. La vasca di laminazione dovrà essere realizzata e funzionante già a partire dalle opere del primo stralcio attuativo delle opere di urbanizzazione
9. Si ritiene consigliabile la realizzazione, per la vasca di laminazione, di un volume di invaso maggiorato di una quota finalizzata alla creazione di uno specchio d'acqua da mantenersi in movimento con adeguato sistema di ossigenazione, come indicato da ARPAE nel parere allegato
10. Si consiglia la realizzazione di un volume di invaso maggiorato di una quota finalizzata alla creazione di uno specchio d'acqua da mantenersi in movimento con adeguato sistema di

ossigenazione anche per lo specchio d'acqua privato da realizzarsi nell'area commerciale, come indicato da ARPAE nel parere allegato

11. E' necessario indicare in tutte le tavole di progetto, anche per i successivi permessi di costruire, le Distanze di Prima Approssimazione (DPA) delle linee elettriche presenti e di progetto, con la condizione di non prevedere attività con permanenza di persone per più di 4 ore giornaliere.
12. Si prescrive che la nuova cabina sia collocata all'esterno degli edifici, distante dagli spazi con permanenza di persone superiore alle 4 ore.
13. Si precisa che le DPA delle cabine di trasformazione non dovranno comunque impattare su proprietà terze e non potranno estendersi su aree verdi attrezzate ed aree gioco per l'infanzia.
14. Il progetto dei nuovi elettrodotti interessati dalla presenza dell'attuale impianto di telefonia mobile di via della Salita dovrà essere adeguato a seguito delle necessarie valutazioni dell'impatto di campi elettromagnetici ad alta frequenza con l'obiettivo di garantire il rispetto dei valori di attenzione e obiettivi di qualità, come definiti dalla normativa di settore vigente.
15. Si chiede al Comune di Bologna di elaborare un Piano di Monitoraggio congruente con gli obiettivi dell'intervento e di approvarlo insieme al presente POC con valore ed effetti di PUA.
16. I contenuti del Piano dovranno consentire di valutare il raggiungimento degli obiettivi di qualità almeno in riferimento ai seguenti aspetti:
 - flussi di traffico sulla viabilità esistente e di progetto del comparto;
 - clima acustico presso i ricettori esistenti e quelli di nuova realizzazione
 - rispetto dei requisiti energetici dello scenario "Energy Saving" del Piano Energetico Comunale (PEC), recepito anche nella Valsat del PSC
 - andamento dello split modale degli spostamenti
17. Valgono tutte le prescrizioni già espresse dai soggetti competenti

Si allegano alla presente i pareri pervenuti alla Conferenza dei Servizi e allegati ai verbali delle sedute.

DIRIGENTE

Gianpaolo Soverini

(firmato digitalmente)