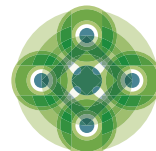




Comune di Bologna



**Sostenibilità
è Bologna**



Piano Operativo Comunale per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante

Valsat

**Assessore Urbanistica, Edilizia privata, Ambiente,
Tutela e riqualificazione della Città storica,
Progetto candidatura UNESCO portici**
Valentina Orioli

Segretario Generale
Roberto Finardi

Direttore Settore Piani e Progetti Urbanistici
Francesco Evangelisti

testo approvato
luglio 2019

**Assessore Urbanistica, Edilizia privata, Ambiente, Tutela e riqualificazione della Città storica,
Progetto candidatura UNESCO portici**

Valentina Orioli

Tecnico progettista e responsabile del procedimento

Francesco Evangelisti

Progettazione a cura del Settore Piani e Progetti Urbanistici, u.i. Gestione urbanistica

Claudio Bolzon, Maria Grazia Fini

Contributi settoriali

Settore Ambiente e Verde

Roberto Diolaiti (direttore), Luca Bianconi, Chiara Caranti, Lara Dal Pozzo, Donatella Di Pietro, Giovanni Fini, Costanza Giardino, Stefania Gualandi, Serena Persi Paoli, Claudio Savoia, Nelvis Sovilla, Francesco Tutino, Paola Vita.

Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture

Nicola Guazzaloca, Carlo Michelacci, Giancarlo Sgubbi, Ernesto Tassillo

Area Benessere di Comunità – U.I. Salute e Tutela Ambientale

Maxia Cazzola, Marco Farina

INDICE

1 INTRODUZIONE	7
Premessa	7
Iter di formazione del Poc	9
Metodologia di valutazione	11
2 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DELLE AREE E DEI POSSIBILI IMPATTI	13
V-1 via M. E. Lepido	14
V-2 viale A. De Gasperi	18
V-3 via C. Colombo	21
V-4 viale Europa	25
V-5 via E. Mattei	29
V-6 via G. Marescotti	32
V-7 via G. Marescotti (angolo via Villanova)	35
3 VERIFICA DI CONFORMITÀ A VINCOLI E PRESCRIZIONI	38
V-1 via M. E. Lepido	42
V-2 viale A. De Gasperi	44
V-3 via C. Colombo	47
V-4 viale Europa	49
V-5 via E. Mattei	51
V-6 via G. Marescotti	53
V-7 via G. Marescotti (angolo via Villanova)	55
4 MISURE DI SOSTENIBILITÀ	58
Misure di sostenibilità comuni	58
Mobilità	58
Rumore	59
Acque superficiali	60
Suolo, sottosuolo e acque sotterranee	62
Energia	63
Elettromagnetismo	64
Rifiuti	64
Fase di cantiere	65
Misure di sostenibilità per le specifiche localizzazioni	66
V-1 via M. E. Lepido	66
V-2 viale A. De Gasperi	67
V-3 via C. Colombo	68
V-4 viale Europa	69
V-5 via E. Mattei	70
V-6 via G. Marescotti	71
V-7 via G. Marescotti (angolo via Villanova)	72
5 PIANO DI MONITORAGGIO.....	74
6 SINTESI NON TECNICA DELLA VALSAT.....	75

POC PER LA LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI
VALSAT

1 INTRODUZIONE

Premessa

Il presente documento di Valsat è relativo al Piano Operativo Comunale per la “localizzazione degli impianti di distribuzione carburante ad uso pubblico” e riguarda la localizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti.

La predisposizione di un Poc per la localizzazione degli impianti di distribuzione dei carburanti è richiesta dall’art. 30, c. 14 della Lr 20/2000 *“Attraverso il Poc sono individuate le aree per gli impianti di distribuzione dei carburanti, ai sensi del D.Lgs. 11 febbraio 1998, n. 32”*.

L’art. 42, c. 1 del Quadro normativo del Psc disciplina che *“Attraverso il Poc sono individuate le aree per gli impianti di distribuzione dei carburanti, ai sensi del DLgs 32/1998”*.

L’art. 32, c. 5 del Rue vigente prevede che *“L’installazione di nuovi impianti il loro adeguamento ed altri interventi sull’esistente sono oggetto di specifici Criteri di localizzazione, tecnici e procedurali, approvati con delibera consiliare”* (OdG n. 304/2012), i quali richiamano, all’art. 2, c. 2 che *“Gli impianti di distribuzione carburanti ad uso pubblico possono essere installati nelle aree individuate dal Piano Operativo Comunale”*.

In data 1 gennaio 2018 è entrata in vigore la Lr 24/2017 che reca la nuova disciplina regionale sulla tutela e l’uso del territorio. La legge chiede ai Comuni di adeguare la pianificazione vigente avviando entro il 1 gennaio 2021 la formazione del Piano Urbanistico Generale (PUG), che sostituirà gli strumenti precedenti. Nel periodo transitorio all’avvio della nuova pianificazione è consentito adottare ed approvare varianti ai Poc vigenti così come Poc tematici diretti alla pianificazione di specifiche tipologie di insediamento (cfr. Circolare regionale con le Prime Indicazioni applicative della nuova Legge urbanistica 24/2017).

Il Comune di Bologna ha scelto di utilizzare il Poc per individuare le aree per gli impianti di distribuzione dei carburanti e poterne quindi identificare, tramite la Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Valsat), le possibili conseguenze sull’ambiente e sul territorio delle localizzazioni e, conseguentemente, prevedere misure idonee per impedirle, mitigarle o compensarle, assicurando che l’attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile.

Come richiesto dalla Lr 20/2000, il processo di approvazione del Poc è accompagnato dal documento di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Valsat).

La procedura di Valsat, a livello regionale, è normata dall'articolo 5 della Lr 20/2000 ed è finalizzata a valutare gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei piani. Ai sensi del comma 2 dell'art. 5, il documento di Valsat deve essere parte integrante del piano adottato e approvato e in esso devono essere individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio, degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano.

La relazione di Valsat è accompagnata dal documento di "Sintesi non tecnica", richiesto dalla Delibera di Giunta Regionale n. 2170 del 21 dicembre 2015 "Direttiva per lo svolgimento di funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della LR n. 13 del 2015", con l'obiettivo di rendere più facilmente comprensibile, anche ad un pubblico di non addetti ai lavori, i contenuti e il processo di Valsat.

Iter di formazione del POC

In data 20 gennaio 2015, con delibera di Giunta prog. n. 5/2015, è stato approvato lo schema di “Avviso pubblico per la raccolta e selezione di manifestazioni di interesse degli interventi da programmare nel Piano Operativo Comunale sulla localizzazione degli impianti di distribuzione carburante ad uso pubblico (POC) ai sensi dell'art. 30, comma 10, della Lr 20/2000”, pubblicato poi in data 29 gennaio 2015.

Il Comune di Bologna, con delibera di Consiglio OdG n. 304/2012 del 29 ottobre 2012, aveva approvato i “Criteri per la localizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti, norme tecniche e procedurali per l'installazione ed il funzionamento degli stessi e per la gestione degli impianti esistenti”, dando attuazione a quanto stabilito dalla Regione con la delibera n. 208 del 5 febbraio 2009.

In risposta all'avviso sono pervenute 21 manifestazioni di interesse; considerando i fattori escludenti contenuti all'art. 3 dei Criteri di cui sopra, una proposta non rispettava i requisiti necessari in quanto localizzata in ambito non idoneo, pertanto le valutazioni successive sono state eseguite sulle restanti 20 proposte.

Poichè alcune proposte non erano corredate di una documentazione completa, è stata richiesta una integrazione documentale. Per due manifestazioni la documentazione richiesta non è pervenuta entro il termine disposto, pertanto è stata conclusa questa fase istruttoria con la loro archiviazione.

Nella seconda fase sono state quindi valutate le 18 manifestazioni con documentazione completa, analizzandone la coerenza rispetto ai Criteri stabiliti. Le proposte non aderenti ai Criteri sono risultate quattro e sono state escluse.

La delibera di Giunta prog. n. 140/2016 ha confermato che la valutazione si sarebbe svolta su 14 proposte.

A seguito dello svolgimento di incontri con i proponenti, sono stati anticipati i contenuti di una comunicazione per la richiesta di integrazioni e sono state evidenziate alcune criticità e problematiche puntuali, chiedendo di approfondire meglio gli elementi per individuare le misure di sostenibilità e superare le criticità.

Non è stato richiesto di procedere con gli ulteriori approfondimenti in relazione alle proposte n. 18 e 19: la n. 18 è prevista distante da assi viari già esistenti quindi la realizzazione dell'impianto e del sistema di accessibilità in mancanza di un disegno urbanistico complessivo creerebbe vincoli alla pianificazione dell'Ambito; la n. 19 interferisce con il disegno del parco per il completamento della fascia boscata V23 (nuova area a sud della fascia boscata di via dell'Arcoveggio V5) del progetto del “Potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna”.

Al termine della scadenza, dieci proposte hanno trasmesso le integrazioni richieste (n. 1, 2, 3, 7, 9, 11, 12, 15, 16 e 21), due proposte (n. 6 e 13) sono state rinunciate.

Inoltre, la proposta n. 5 che era stata già esclusa con la Delibera di Giunta OdG n. 140/2016 ha presentato istanza di riesame ed è stata inserita nel Poc poiché con il nuovo progetto presentato risultano superate le interferenze precedentemente individuate relativamente all'accessibilità dell'intervento.

Successivamente sono intervenute le rinunce da parte delle proposte n. 12, 3 e 16 ed è stata esclusa la proposta n. 15 in quanto interferente con il progetto definitivo del “Potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna”.

Pertanto il Poc riguarda le seguenti aree:

V-1 via M. E. Lepido

V-2 viale A. De Gasperi

V-3 via C. Colombo

V-4 viale Europa (angolo via Calamosco)

V-5 via E. Mattei

V-6 via G. Marescotti

V-7 via G. Marescotti (angolo via Villanova).

Il Poc è stato adottato con delibera di Consiglio Comunale OdG n. 315 dell'11 giugno 2018.

Il documento di Valsat, come dettagliato nella Dichiarazione di sintesi, è stato modificato in recepimento delle osservazioni dei privati e dei pareri ricevuti da parte degli enti competenti e delle riserve della Città metropolitana di Bologna.

Metodologia di valutazione

Confermando l'impianto metodologico già utilizzato nelle valutazioni del Psc e dei Piani Operativi inerenti specifici interventi, sono state trattate le diverse matrici ambientali.

Nel rispetto del principio di "non duplicazione" delle procedure (articolo 5 comma 3 Lr 20/2000 e smi), la valutazione della sostenibilità ambientale del Psc tiene conto degli effetti ambientali già operate per il Psc.

In applicazione dell'art. 19 comma 3 quinquies della Lr 20/2000 e smi, è stata eseguita la verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni analizzando il sistema dei vincoli e delle tutele, così come riportato nella Carta Unica del Territorio - Tavola dei Vincoli (aggiornamento approvato con Delibera OdG n. 200/2015 in vigore dal 25 aprile 2015), esplicitando una nota di analisi degli elementi interessati.

A tale scopo sono state esaminate tutte le tavole che riguardano le tutele:

- Risorse idriche e assetto idrogeologico;
- Stabilità dei versanti;
- Elementi naturali e paesaggistici;
- Testimonianze storiche e archeologiche;
- Rischio sismico;

e tutte le tavole che riguardano i vincoli:

- Infrastrutture, suolo e servitù;
- Infrastrutture per la navigazione aerea/1;
- Infrastrutture per la navigazione aerea/2;
- Elettromagnetismo.

Oltre alla Tavola dei Vincoli, è stata considerata anche la "Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni" (PGRA).

La Variante (di cui alla Delibera CI n. 3/1 del 7 novembre 2016 approvata, per il territorio di competenza, dalla Giunta Regionale Emilia-Romagna con deliberazione n. 2111 del 5 dicembre 2016; pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n. 375 del 15 dicembre 2016) non è ancora stata recepita nella Tavola dei Vincoli ma se ne è tenuto conto nelle valutazioni eseguite.

Per la valutazione delle componenti ambientali sono stati analizzati i seguenti temi:

- mobilità;
- rumore;
- acque superficiali;
- suolo, sottosuolo e acque sotterranee;
- verde;

- energia;
- rifiuti;
- elettromagnetismo.

Il documento di Valsat risulta così strutturato:

- *descrizione dello stato attuale delle aree e dei possibili impatti*, dove vengono fornite, per ogni proposta, una descrizione dello stato attuale dell'area, anche per gli aspetti ambientali, e una valutazione degli impatti che potrebbero derivare dall'attuazione dell'intervento;
- *verifica di conformità a vincoli e prescrizioni*, come sopra descritta;
- *misure di sostenibilità*, dove sono elencate sia le misure di sostenibilità comuni a tutte le proposte, sia quelle aggiuntive specifiche per alcune aree;
- *piano di monitoraggio*.

Accompagna il Documento di Valsat anche la Sintesi non tecnica dello stesso, redatto in base alle procedure definite dalla Delibera di Giunta Regionale n. 2170 del 21 dicembre 2015 “Direttiva per lo svolgimento di funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della Lr n. 13 del 2015”.

2 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DELLE AREE E DEI POSSIBILI IMPATTI

Nella presente sezione vengono fornite, per ogni localizzazione, la foto aerea e la descrizione dello stato attuale dell'area, la descrizione degli aspetti ambientali maggiormente rilevanti ed una valutazione degli impatti che potrebbero derivare dall'attuazione dell'intervento.

In particolare, nella descrizione dello stato di fatto viene rappresentato il perimetro dell'area di intervento su foto aerea, vengono riportati i dati generali della proposta in termini di superficie fondiaria e superficie utile, sono descritti l'ambito di Psc e alcuni elementi ambientali inerenti le acque e l'acustica.

In termini di possibili effetti sul territorio, sono trattate le componenti ambientali che trovano poi approfondimento nelle Misure di sostenibilità.

V-1 via M. E. Lepido



Dati generali:

Superficie fondiaria: 5.607 mq

Superficie utile-massima di progetto: 800 mq

Ambito: 171 - agricolo di rilievo paesaggistico

Stato attuale

L'area si trova in Ambito agricolo di rilievo paesaggistico (classificazione da Psc) ed è circondata da aree attualmente in coltura. Sul lato prospiciente la strada sono presenti 5 alberature pubbliche tutelate dal Regolamento del Verde di notevoli dimensioni.

L'insediamento ricade in area dotata di rete fognaria pubblica (200 m dal confine ovest).

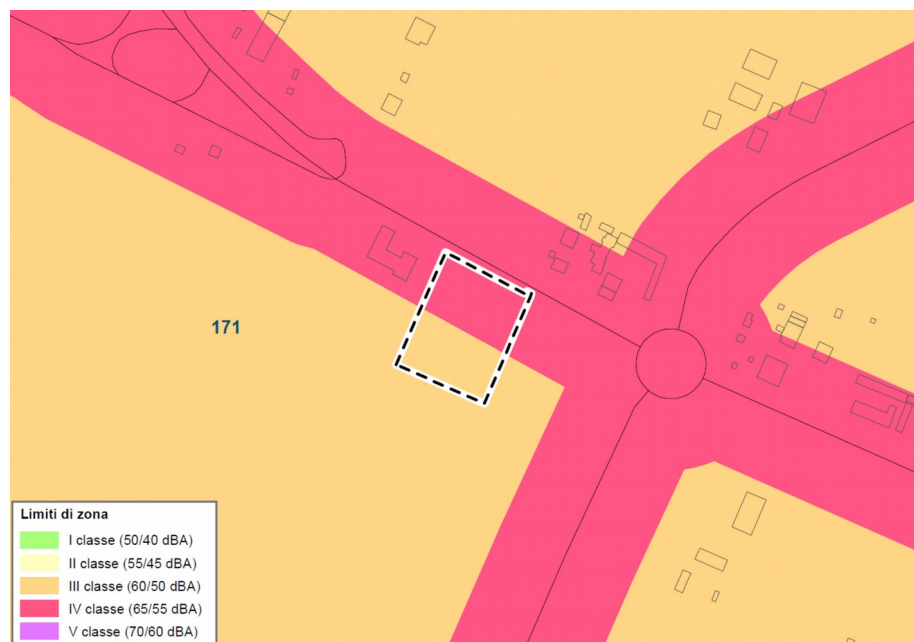
Idraulicamente il territorio ricade all'interno del Piano Stralcio del Samoggia. A 400 m dal confine sud dell'area scorre il Torrente Lavino.

L'area di intervento è inserita prevalentemente in III classe, con la parte più vicina a via Marco Emilio Lepido zonizzata in IV classe.

Essa è inoltre interessata dalle seguenti fasce di pertinenza acustica stradale:

- via Marco Emilio Lepido, strada di tipo Db con fascia di 100 m e limiti di 65/55 dBA;
- via Rigosa, strada di tipo Cb con fascia A di 100 m e limiti di 70/60 dBA + fascia B di 50 m e limiti di 65/55 dBA.

I ricettori limitrofi potenzialmente impattati sono zonizzati in III e IV classe, e sono ubicati all'interno di una o più fasce di pertinenza acustica sopra descritte.





Nel sito di intervento non sono attualmente presenti nè linee elettriche AT e/o MT, nè impianti dedicati alla telefonia mobile.

Impatti potenziali

L'impatto è significativo in quanto la realizzazione dell'intervento prevede l'antropizzazione e l'impermeabilizzazione di un suolo integro, a permeabilità profonda e attualmente ad uso agricolo.

Si rileva inoltre l'interferenza con 5 alberature pubbliche (Platani) di notevoli dimensioni e disposte in filare.

La trasformazione porterà un impatto in termini di qualità delle acque in quanto si avranno acque reflue di dilavamento, che non potranno essere scaricate tal quali ma necessiteranno di un trattamento prima dello scarico.

Si avrà un impatto anche in termini di quantità delle acque, in quanto i consumi idrici aumenteranno.

La nuova attività potrebbe comportare l'insediamento di potenziali fonti di rumore sul territorio, soprattutto in riferimento ai livelli differenziali di immissione sonora indotti dall'esercizio delle sorgenti sonore puntuali.

Il nuovo impianto distributore di carburanti porta a stimare un aumento dei consumi di energia e delle emissioni. L'applicazione delle misure di sostenibilità consentirà di contenere l'incremento di fabbisogno energetico e di soddisfare una

quota dei consumi di energia mediante la produzione locale da fonte rinnovabile solare, in coerenza con la normativa vigente. In questo modo potrà essere ridotto l'impatto dovuto all'aumento di emissioni di CO₂.

Per quanto attiene l'elettromagnetismo gli impatti possono derivare da:

Alte Frequenze: dalle possibili interferenze tra il progetto ed eventuali futuri impianti, localizzati a meno di 200 metri dall'area di intervento, realizzati, autorizzati o che abbiano presentato domanda di autorizzazione antecedentemente alla presentazione della richiesta del titolo abilitativo;

Basse Frequenze: dalla eventuale realizzazione di nuove linee o cabine MT per adeguare l'aumentato fabbisogno elettrico derivante dal progetto.

V-2 viale A. De Gasperi



Dati generali:

Superficie fondiaria: 2.971 mq

Superficie utile-massima di progetto: 250 mq

Ambito: 172 - agricolo di rilievo paesaggistico

Stato attuale

L'area si trova in Ambito agricolo di rilievo paesaggistico (classificazione da PSC) ed è circondata da aree attualmente in coltura.

Ricade inoltre in area di ricarica della falda di tipo B.

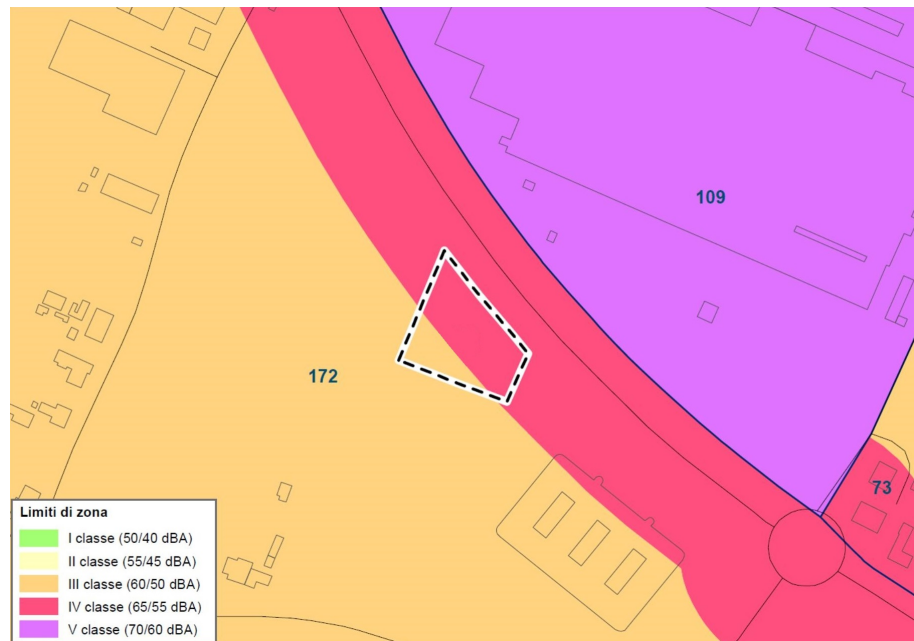
La proposta ricade in area dotata di rete fognaria pubblica (circa 150 mt ad ovest dal confine).

IIdraulicamente il territorio rientra all'interno del Piano Stralcio del Torrente Samoggia.

L'area di intervento è inserita in un'area zonizzata in III e IV classe ed è interessata dalla fascia di pertinenza acustica di viale De Gasperi (strada di tipo Da) caratterizzata, ai sensi del DPR 142/04, da un'ampiezza di 100 m e limiti di 70/60

dBA (limiti per il rumore da traffico veicolare).

I ricettori limitrofi potenzialmente impattati sono invece zonizzati in III classe e sono esterni alla fascia di pertinenza acustica sopra descritta.



Nell'area di intervento non sono attualmente presenti impianti dedicati alla telefonia mobile, mentre vi è una linea elettrica MT interrata.

Impatti potenziali

L'impatto è significativo in quanto la realizzazione dell'intervento prevede l'antropizzazione e l'impermeabilizzazione di un suolo integro, a permeabilità profonda e attualmente ad uso agricolo, compreso inoltre in area di ricarica della falda.

La trasformazione porterà un impatto in termini di qualità delle acque in quanto si avranno acque reflue di dilavamento, che non potranno essere scaricate tal quali ma necessiteranno di un trattamento prima dello scarico.

Si avrà un impatto anche in termini di quantità delle acque, in quanto i consumi idrici aumenteranno e l'impermeabilizzazione dell'area genererà una minore ricarica della falda.

La nuova attività potrebbe comportare l'insediamento di potenziali fonti di rumore sul territorio, soprattutto in riferimento ai livelli differenziali di immissione sonora indotti dall'esercizio delle sorgenti sonore puntuali.

Il nuovo impianto distributore di carburanti porta a stimare un aumento dei consumi di energia e delle emissioni. L'applicazione delle misure di sostenibilità consentirà di contenere l'incremento di fabbisogno energetico e di soddisfare una quota dei consumi di energia mediante la produzione locale da fonte rinnovabile solare, in coerenza con la normativa vigente. In questo modo potrà essere ridotto l'impatto dovuto all'aumento di emissioni di CO₂.

Per quanto attiene l'elettromagnetismo gli impatti possono derivare da:

Alte Frequenze: dalle possibili interferenze tra il progetto ed eventuali futuri impianti, localizzati a meno di 200 metri dall'area di intervento, realizzati, autorizzati o che abbiano presentato domanda di autorizzazione antecedentemente alla presentazione della richiesta del titolo abilitativo;

Basse Frequenze: dalle eventuali interferenze tra le linee elettriche MT interrate, l'intervento in progetto e i relativi cantieri, nonché dalla eventuale realizzazione di nuove linee o cabine MT per adeguare l'aumentato fabbisogno elettrico derivante dal progetto.

V-3 via C. Colombo



Dati generali:

Superficie fondiaria: 7.930 mq

Superficie utile-massima di progetto: 200 mq

Ambito: 174 - agricolo di rilievo paesaggistico

Stato attuale

L'area si trova in Ambito agricolo di rilievo paesaggistico (classificazione da Psc) ed è circondata da aree attualmente in coltura. Ricade inoltre parzialmente in area di ricarica di tipo B. Si segnala la presenza di una folta siepe arboreo arbustiva di mitigazione acustico /visiva dei recettori dell'agglomerato rurale retrostanti rispetto a via Colombo.

L'insediamento ricade in area dotata di rete fognaria pubblica.

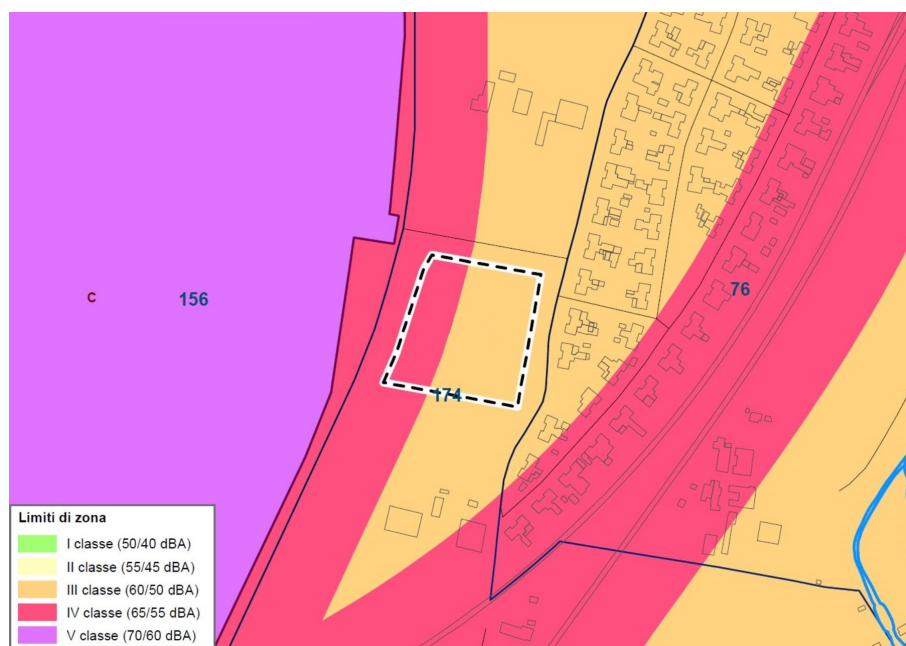
Idraulicamente il territorio ricade all'interno del Piano Stralcio Assetto Idrogeologico del fiume Reno. A 250 mt dal confine est dell'area scorre il Canale Navile.

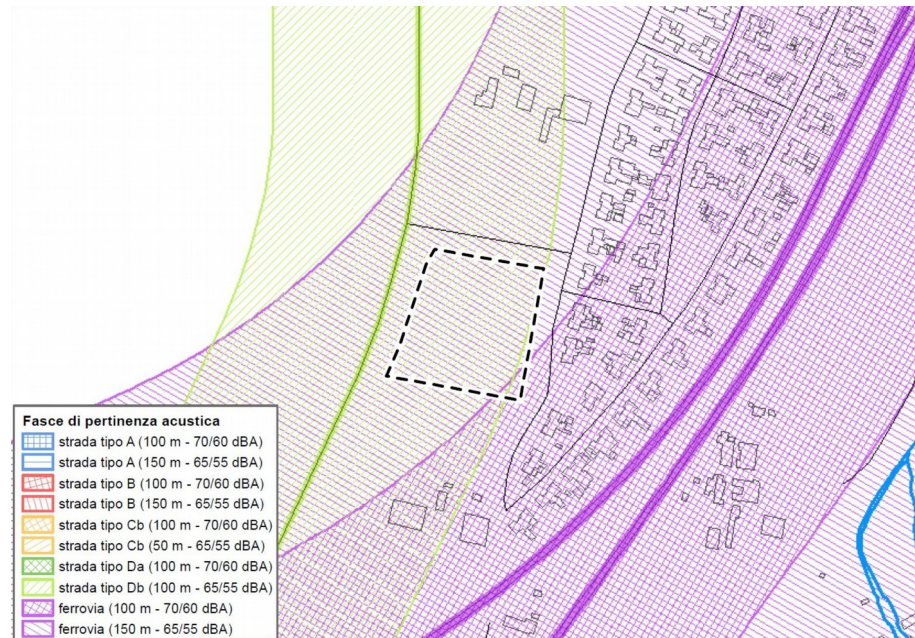
L'area di intervento è zonizzata in III e IV classe, ed è interessata dalle seguenti fasce

di pertinenza acustica stradale:

- fascia B della linea ferroviaria Bologna-Padova, ampia 150 m e con limiti di 65/55 dBA;
- fascia di via Cristoforo Colombo, strada di tipo Db, ampia 100 m e con limiti di 65/55 dBA.

I ricettori limitrofi potenzialmente impattati sono invece zonizzati in III classe e sono interessati da una o più fasce di pertinenza sopra descritte.





Nell'area di intervento attualmente non sono presenti né linee elettriche AT e/o MT né impianti dedicati alla telefonia mobile.

Impatti potenziali

L'impatto è significativo in quanto la realizzazione dell'intervento prevede l'antropizzazione e l'impermeabilizzazione di un suolo integro, a permeabilità profonda e attualmente ad uso agricolo, compreso inoltre in area di ricarica della falda.

È inoltre significativo in quanto si prevede l'eliminazione di un tratto significativo della siepe arboreo arbustiva di mitigazione acustico/visiva dei recettori dell'agglomerato rurale retrostanti rispetto a via Colombo.

La trasformazione porterà un impatto in termini di qualità delle acque in quanto si avranno acque reflue di dilavamento, che non potranno essere scaricate tal quali ma necessiteranno di un trattamento prima dello scarico.

Si avrà un impatto anche in termini di quantità delle acque, in quanto i consumi idrici aumenteranno e l'impermeabilizzazione dell'area genererà una minore ricarica della falda.

La nuova attività potrebbe comportare l'insediamento di potenziali fonti di rumore sul territorio, soprattutto in riferimento ai livelli differenziali di immissione sonora indotti dall'esercizio delle sorgenti sonore puntuali.

Il nuovo impianto distributore di carburanti porta a stimare un aumento dei consumi di energia e delle emissioni. L'applicazione delle misure di sostenibilità consentirà di contenere l'incremento di fabbisogno energetico e di soddisfare una quota dei consumi di energia mediante la produzione locale da fonte rinnovabile solare, in coerenza con la normativa vigente. In questo modo potrà essere ridotto l'impatto dovuto all'aumento di emissioni di CO₂.

Per quanto attiene l'elettromagnetismo gli impatti possono derivare da:

Alte Frequenze: dalle possibili interferenze tra il progetto ed eventuali futuri impianti, localizzati a meno di 200 metri dall'area di intervento, realizzati, autorizzati o che abbiano presentato domanda di autorizzazione antecedentemente alla presentazione della richiesta del titolo abilitativo;

Basse Frequenze: dalla eventuale realizzazione di nuove linee o cabine MT per adeguare l'aumentato fabbisogno elettrico derivante dal progetto.

V-4 viale Europa



Dati generali:

Superficie fondiaria: 5.400 mq

Superficie utile-massima di progetto: 210 mq

Ambito: 170 - agricolo di rilievo paesaggistico

Stato attuale

La proposta è situata in un contesto prettamente agricolo e si trova su viale Europa (lato nord) e via Calamosco, nelle vicinanze di via San Nicolò di Villola, ovvero in un'area individuata nel Psc come agricola di pregio (Situazione campagna di Calamosco e Villola – Ambito agricolo di rilievo paesaggistico).

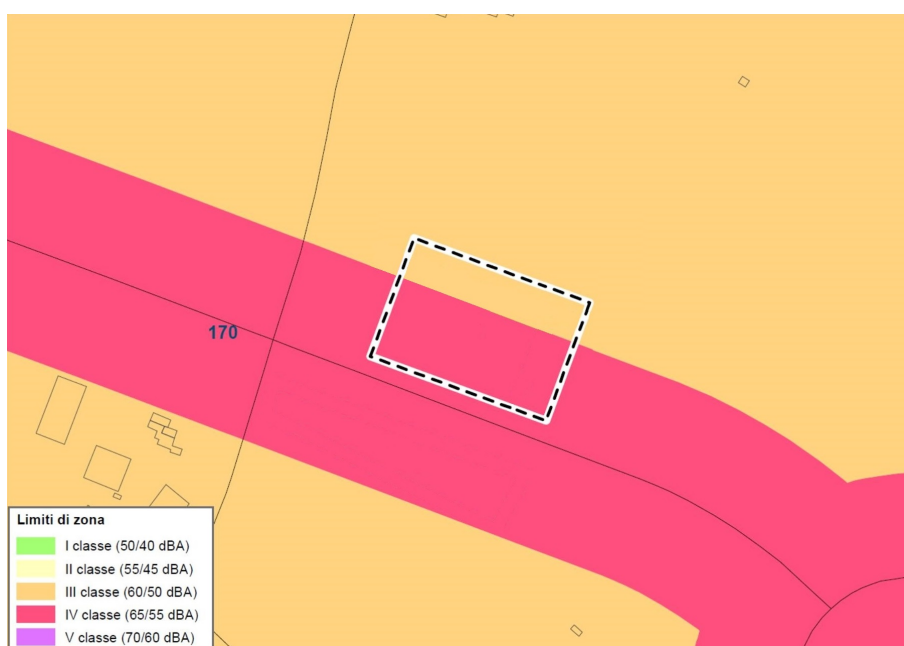
L'area è coltivata, il suolo è integro (zona a permeabilità profonda) ed è presente una siepe arborea (in carico al Comune). Sono presenti alcune alberature pubbliche.

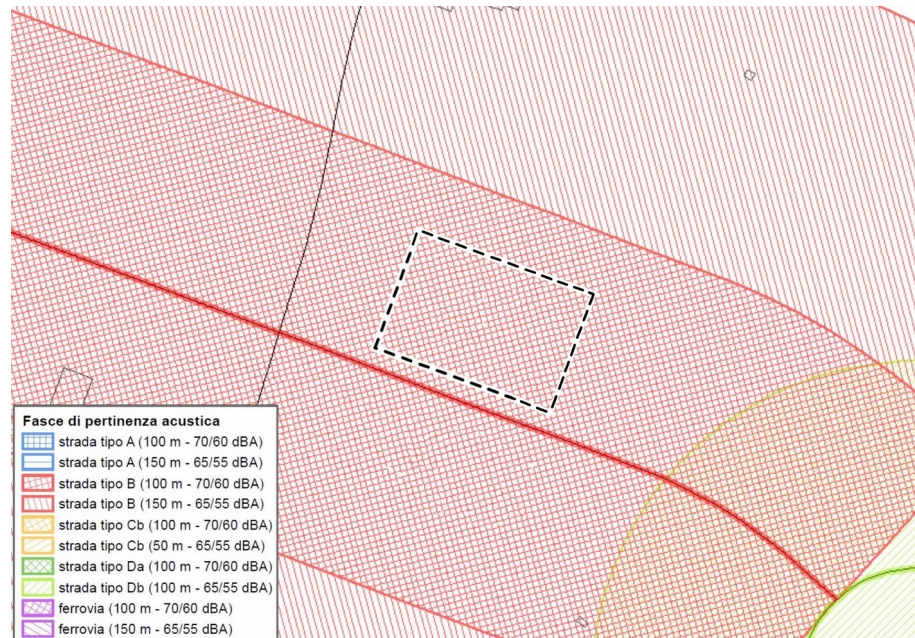
L'area non è servita da pubblica fognatura nera o mista.

Idraulicamente il territorio ricade all'interno del Piano Stralcio Navile Savena Abbandonato.

L'area di intervento è inserita in un'area zonizzata in III e IV classe, ed è interessata dalla fascia A di pertinenza acustica di viale Europa (strada di tipo B) caratterizzata, ai sensi del DPR 142/04, da un'ampiezza di 100 m e limiti di 70/60 dBA (limiti per il rumore da traffico veicolare).

I ricettori limitrofi potenzialmente impattati sono invece zonizzati in III classe e ricadono in entrambe le fasce di pertinenza acustica di viale Europa (fascia A e fascia B, quest'ultima ampia 150 m e con limiti di 65/55 dBA).





Nel sito di intervento non sono attualmente presenti nè linee elettriche AT e/o MT, nè impianti dedicati alla telefonia mobile.

Impatti potenziali

L'impatto indotto è significativo in quanto la realizzazione dell'intervento comporta l'antropizzazione e l'impermeabilizzazione di un suolo integro, a permeabilità profonda e attualmente ad uso agricolo.

La proposta avanzata prevede l'abbattimento per motivi edilizi di 10 piante tutelate, di cui una di grande rilevanza.

La trasformazione porterà un impatto in termini di qualità delle acque in quanto si avranno acque reflue di dilavamento, che non potranno essere scaricate tal quali ma necessiteranno di un trattamento prima dello scarico.

Si avrà un impatto anche in termini di quantità delle acque, in quanto i consumi idrici aumenteranno.

La nuova attività potrebbe comportare l'insediamento di potenziali fonti di rumore sul territorio, soprattutto in riferimento ai livelli differenziali di immissione sonora indotti dall'esercizio delle sorgenti sonore puntuali.

Il nuovo impianto distributore di carburanti porta a stimare un aumento dei consumi di energia e delle emissioni. L'applicazione delle misure di sostenibilità

consentirà di contenere l'incremento di fabbisogno energetico e di soddisfare una quota dei consumi di energia mediante la produzione locale da fonte rinnovabile solare, in coerenza con la normativa vigente. In questo modo potrà essere ridotto l'impatto dovuto all'aumento di emissioni di CO₂.

Per quanto attiene l'elettromagnetismo gli impatti possono derivare da:

Alte Frequenze: dalle possibili interferenze tra il progetto ed eventuali futuri impianti, localizzati a meno di 200 metri dall'area di intervento, realizzati, autorizzati o che abbiano presentato domanda di autorizzazione antecedentemente alla presentazione della richiesta del titolo abilitativo;

Basse Frequenze: dalla eventuale realizzazione di nuove linee o cabine MT per adeguare l'aumentato fabbisogno elettrico derivante dal progetto.

V-5 via E.Mattei



Dati generali:

Superficie fondiaria: 5.428 mq

Superficie utile-massima di progetto: 190 mq

Ambito: 147: ambito per nuovi insediamenti misti

Stato attuale

L'area si trova in Ambito per nuovi insediamenti di tipo misto (classificazione da Psc) ed è circondata da aree attualmente in coltura.

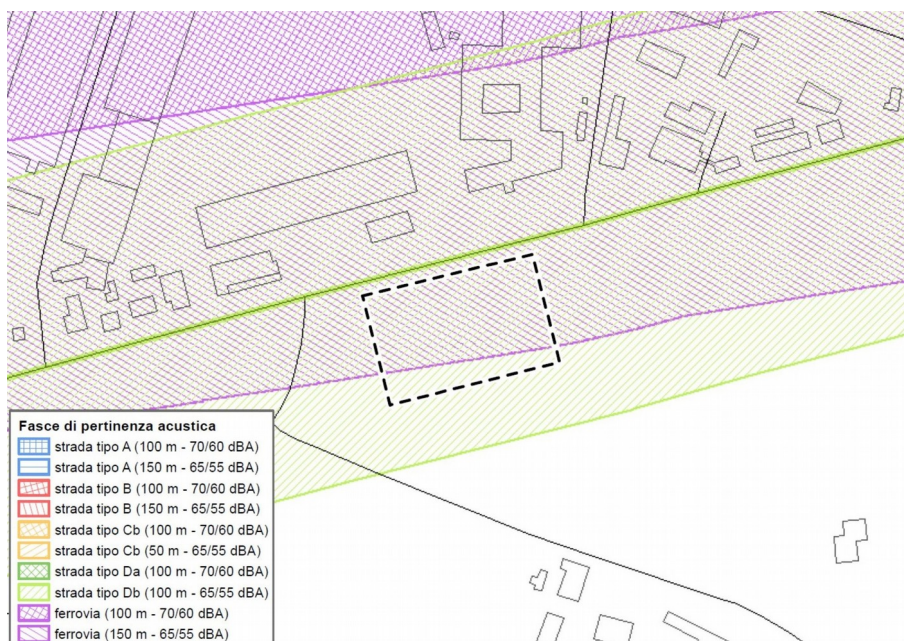
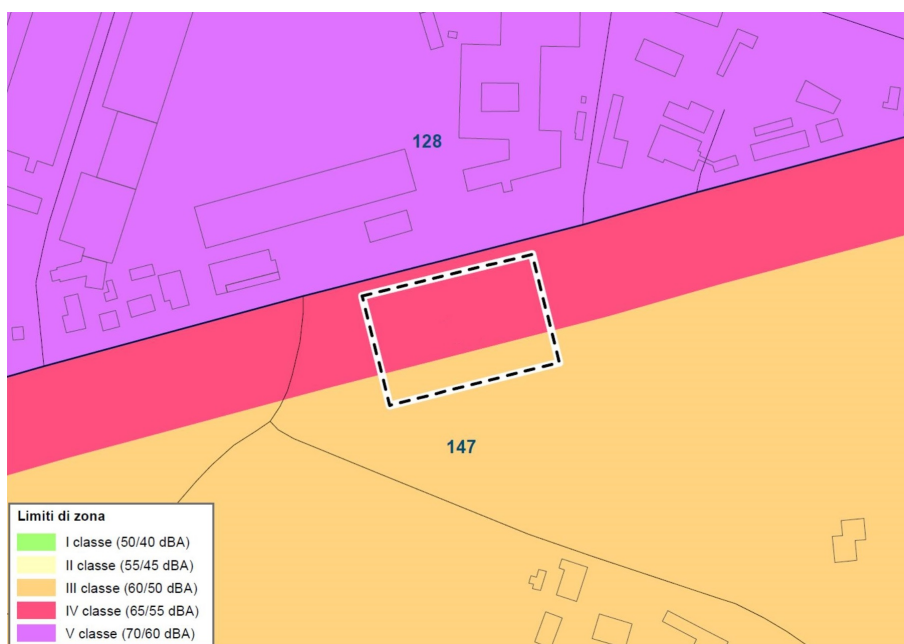
La zona è dotata di rete fognaria pubblica.

Idraulicamente il territorio ricade all'interno del Piano Stralcio Navile Savena Abbandonato.

L'area ricade prevalentemente in IV classe acustica, ed è interessata dalle seguenti fasce di pertinenza acustica infrastrutturali:

- fascia B della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore, ampia 150 m e con limiti di 65/55 dBA;
- fascia di via Mattei, strada di tipo Db, ampia 100 m e con limiti di 65/55 dBA.

I ricettori limitrofi potenzialmente impattati sono invece zonizzati in III classe e sono esterni alle fasce di pertinenza sopra descritte.



Nel sito di intervento non sono attualmente presenti nè linee elettriche AT e/o MT, nè impianti dedicati alla telefonia mobile.

Impatti potenziali

L'impatto è significativo in quanto la realizzazione dell'intervento prevede l'antropizzazione e l'impermeabilizzazione di un suolo integro, a permeabilità profonda e attualmente ad uso agricolo.

La trasformazione porterà un impatto in termini di qualità delle acque in quanto si avranno acque reflue di dilavamento, che non potranno essere scaricate tal quali ma necessiteranno di un trattamento prima dello scarico.

Si avrà un impatto anche in termini di quantità delle acque, in quanto i consumi idrici aumenteranno.

La nuova attività potrebbe comportare l'insediamento di potenziali fonti di rumore sul territorio, soprattutto in riferimento ai livelli differenziali di immissione sonora indotti dall'esercizio delle sorgenti sonore puntuali.

Il nuovo impianto distributore di carburanti porta a stimare un aumento dei consumi di energia e delle emissioni. L'applicazione delle misure di sostenibilità consentirà di contenere l'incremento di fabbisogno energetico e di soddisfare una quota dei consumi di energia mediante la produzione locale da fonte rinnovabile solare, in coerenza con la normativa vigente. In questo modo potrà essere ridotto l'impatto dovuto all'aumento di emissioni di CO₂.

Per quanto attiene l'elettromagnetismo gli impatti possono derivare da:

Alte Frequenze: dalle possibili interferenze tra il progetto ed eventuali futuri impianti, localizzati a meno di 200 metri dall'area di intervento, realizzati, autorizzati o che abbiano presentato domanda di autorizzazione antecedentemente alla presentazione della richiesta del titolo abilitativo;

Basse Frequenze: dalla eventuale realizzazione di nuove linee o cabine MT per adeguare l'aumentato fabbisogno elettrico derivante dal progetto.

V-6 via G. Marescotti



Dati generali:

Superficie fondiaria: 5657 mq

Superficie utile massima di progetto: 40 mq

Ambito: 179 - agricolo di rilievo paesaggistico

Stato attuale

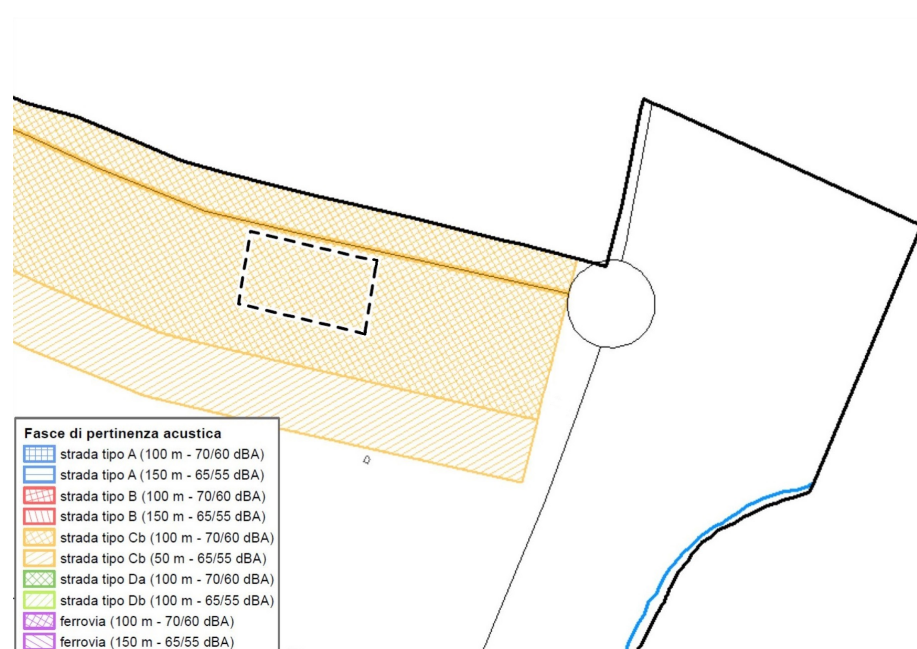
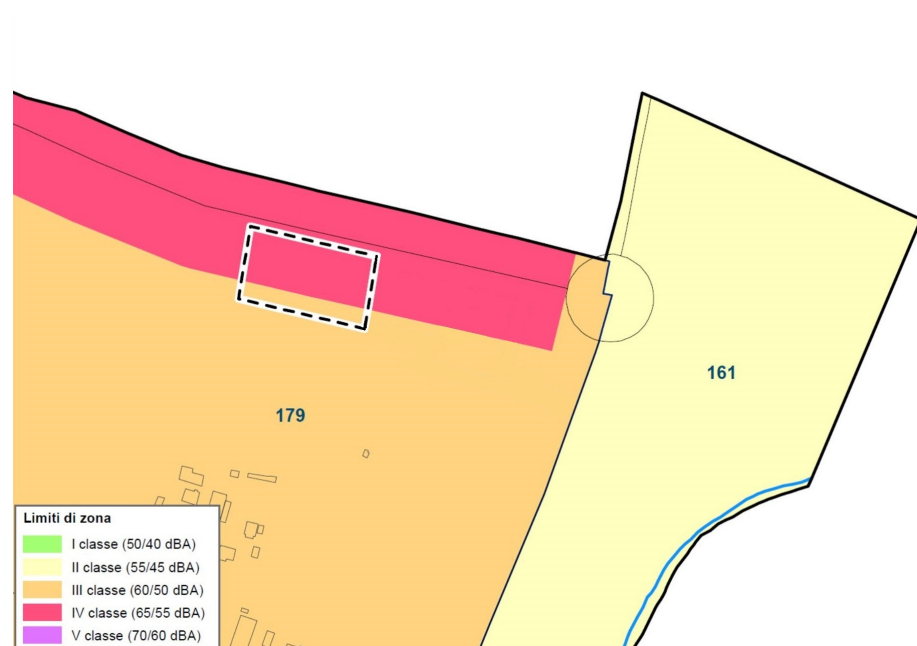
L'area si trova in Ambito agricolo di rilievo paesaggistico (classificazione da Psc) ed è circondata da aree attualmente in coltura.

Essa non è servita da pubblica fognatura; a circa 250/300 m dal confine est scorre l'alveo del torrente Savena.

Idraulicamente il territorio ricade all'interno del Piano Stralcio Navile Savena Abbandonato.

Da un punto di vista acustico, l'area di intervento è inserita prevalentemente in IV classe, ed è interessata dalla fascia A di pertinenza acustica di via Marescotti (strada di tipo Cb) caratterizzata, ai sensi del DPR 142/04, da un'ampiezza di 100 m e limiti di 70/60 dBA (limiti per il rumore da traffico veicolare).

I ricettori limitrofi potenzialmente impattati sono invece zonizzati in III classe e sono esterni alle fasce di pertinenza acustica della strada sopra menzionata.



Nel sito di intervento non sono attualmente presenti impianti dedicati alla telefonia

mobile.

In via Marescotti vi sono 2 linee AT interrate, alle quali è associata una DPA (distanza di prima approssimazione) di 5 m.

Impatti potenziali

L'impatto indotto risulta significativo in quanto la realizzazione dell'intervento determina l'antropizzazione e l'impermeabilizzazione di un suolo integro, a permeabilità profonda e attualmente ad uso agricolo.

La trasformazione porterà un impatto in termini di qualità delle acque in quanto si avranno acque reflue di dilavamento, che non potranno essere scaricate tal quali ma necessiteranno di un trattamento prima dello scarico.

Si avrà un impatto anche in termini di quantità delle acque, in quanto i consumi idrici aumenteranno.

La nuova attività potrebbe comportare l'insediamento di potenziali fonti di rumore sul territorio, soprattutto in riferimento ai livelli differenziali di immissione sonora indotti dall'esercizio delle sorgenti sonore puntuali.

Il nuovo impianto distributore di carburanti porta a stimare un aumento dei consumi di energia e delle emissioni. L'applicazione delle misure di sostenibilità consentirà di contenere l'incremento di fabbisogno energetico e di soddisfare una quota dei consumi di energia mediante la produzione locale da fonte rinnovabile solare, in coerenza con la normativa vigente. In questo modo potrà essere ridotto l'impatto dovuto all'aumento di emissioni di CO₂.

Per quanto attiene l'elettromagnetismo gli impatti possono derivare da:

Alte Frequenze: dalle possibili interferenze tra il progetto ed eventuali futuri impianti, localizzati a meno di 200 metri dall'area di intervento, realizzati, autorizzati o che abbiano presentato domanda di autorizzazione antecedentemente alla presentazione della richiesta del titolo abilitativo;

Basse Frequenze: dalle eventuali interferenze tra le linee elettriche AT interrate, l'intervento in progetto e i relativi cantieri, nonché dalla eventuale realizzazione di nuove linee o cabine MT per adeguare l'aumentato fabbisogno elettrico derivante dal progetto.

V-7 via G. Marescotti (angolo via Villanova)



Dati generali:

Superficie fondiaria: 8.000 mq

Superficie utile max: 800 mq

Ambito: 179 - agricolo di rilievo paesaggistico

Stato attuale

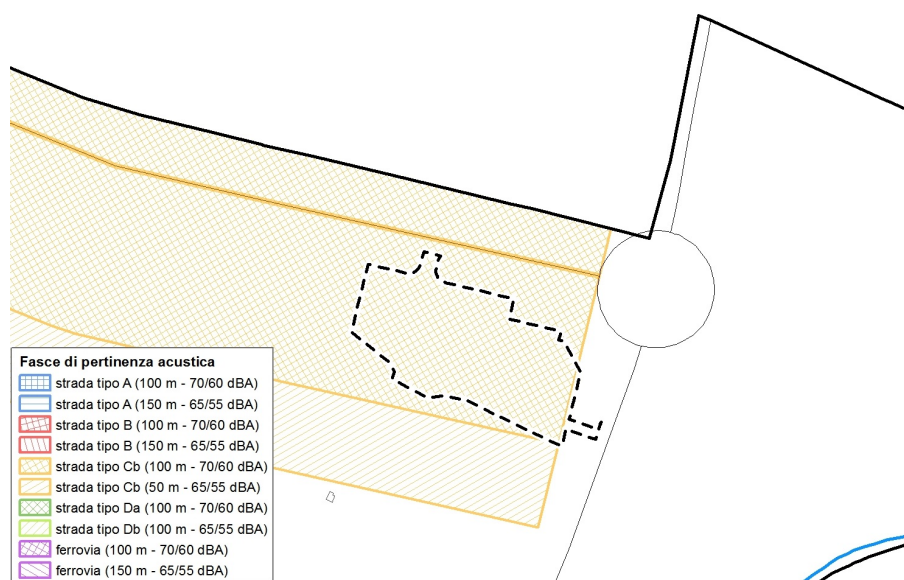
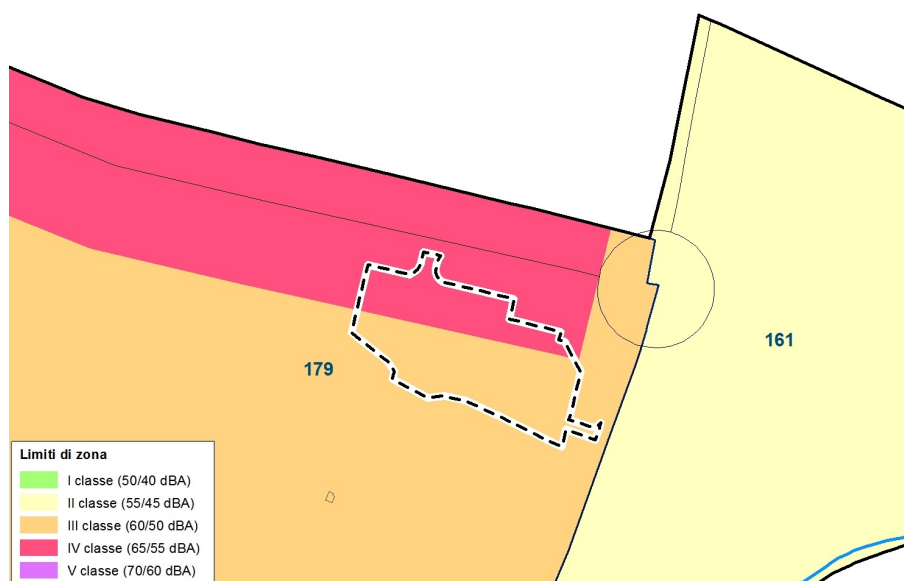
L'area si trova in Ambito agricolo di rilievo paesaggistico (classificazione da Psc) ed è circondata da aree attualmente in coltura. Parte del mappale ricade in fascia di rispetto tutelata ("Fiumi, torrenti e corsi d'acqua) dall'art. 142 comma 1 lettera C del D.lgs. 42/2004).

L'intervento è ubicato in prossimità del confine con il Comune di Castenaso e risulta in area dotata di rete fognaria pubblica (del Comune di Castenaso). Idraulicamente il territorio è all'interno del Piano Stralcio del Navile Savena Abbandonato.

L'area di intervento è inserita prevalentemente in III classe, ed è interessata dalle fasce di pertinenza acustica di via Marescotti (strada di tipo Cb) caratterizzate, ai sensi del DPR 142/04, da:

- un'ampiezza di 100 m e limiti di 70/60 dBA (fascia A)
- un'ampiezza di 50 m e limiti di 65/55 dBA (fascia B).

I ricettori limitrofi potenzialmente impattati sono invece zonizzati in III classe e sono esterni alle fasce di pertinenza acustica della strada sopra menzionata.



Nel sito di intervento non sono attualmente presenti impianti dedicati alla telefonia mobile. In via Marescotti vi sono 2 linee AT interrato; a tali linee è associata una DPA

(distanza di prima approssimazione) di 5 metri.

Impatti potenziali

L'impatto è significativo in quanto la realizzazione dell'intervento prevede l'antropizzazione e l'impermeabilizzazione di un suolo integro, a permeabilità profonda e attualmente ad uso agricolo.

La trasformazione porterà un impatto in termini di qualità delle acque in quanto si avranno acque reflue di dilavamento, che non potranno essere scaricate tal quali ma necessiteranno di un trattamento prima dello scarico.

Si avrà un impatto anche in termini di quantità delle acque, in quanto i consumi idrici aumenteranno.

La nuova attività potrebbe comportare l'insediamento di potenziali fonti di rumore sul territorio, soprattutto in riferimento ai livelli differenziali di immissione sonora indotti dall'esercizio delle sorgenti sonore puntuali.

Il nuovo impianto distributore di carburanti porta a stimare un aumento dei consumi di energia e delle emissioni. L'applicazione delle misure di sostenibilità consentirà di contenere l'incremento di fabbisogno energetico e di soddisfare una quota dei consumi di energia mediante la produzione locale da fonte rinnovabile solare, in coerenza con la normativa vigente. In questo modo potrà essere ridotto l'impatto dovuto all'aumento di emissioni di CO₂.

Per quanto attiene l'elettromagnetismo gli impatti possono derivare da:

Alte Frequenze: dalle possibili interferenze tra il progetto ed eventuali futuri impianti, localizzati a meno di 200 metri dall'area di intervento, realizzati, autorizzati o che abbiano presentato domanda di autorizzazione antecedentemente alla presentazione della richiesta del titolo abilitativo;

Basse Frequenze: dalle eventuali interferenze tra le linee elettriche AT interrate, l'intervento in progetto e i relativi cantieri, nonché dalla eventuale realizzazione di nuove linee o cabine MT per adeguare l'aumentato fabbisogno elettrico derivante dal progetto.

3 VERIFICA DI CONFORMITÀ A VINCOLI E PRESCRIZIONI

Il presente capitolo è dedicato alla verifica di conformità ai vincoli e tutele riguardanti tutte le localizzazioni in esame.

La verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni è eseguita in applicazione dell'art. 19 comma 3 quinquies della Lr 20/2000 e smi. In tale verifica è stato analizzato il sistema dei vincoli e delle tutele, così come riportato nella Carta Unica del Territorio - Tavola dei Vincoli (aggiornamento approvato con Delibera OdG n. 200/2015 in vigore dal 25 aprile 2015), esplicitando una nota di analisi degli elementi interessati.

A tale scopo sono state esaminate tutte le tavole che riguardano le tutele:

- *Risorse idriche e assetto idrogeologico;*
- *Stabilità dei versanti;*
- *Elementi naturali e paesaggistici;*
- *Testimonianze storiche e archeologiche;*
- *Rischio sismico¹;*

e tutte le tavole che riguardano i vincoli:

- *Infrastrutture, suolo e servitù;*
- *Infrastrutture per la navigazione aerea/1;*
- *Infrastrutture per la navigazione aerea/2;*
- *Elettromagnetismo.*

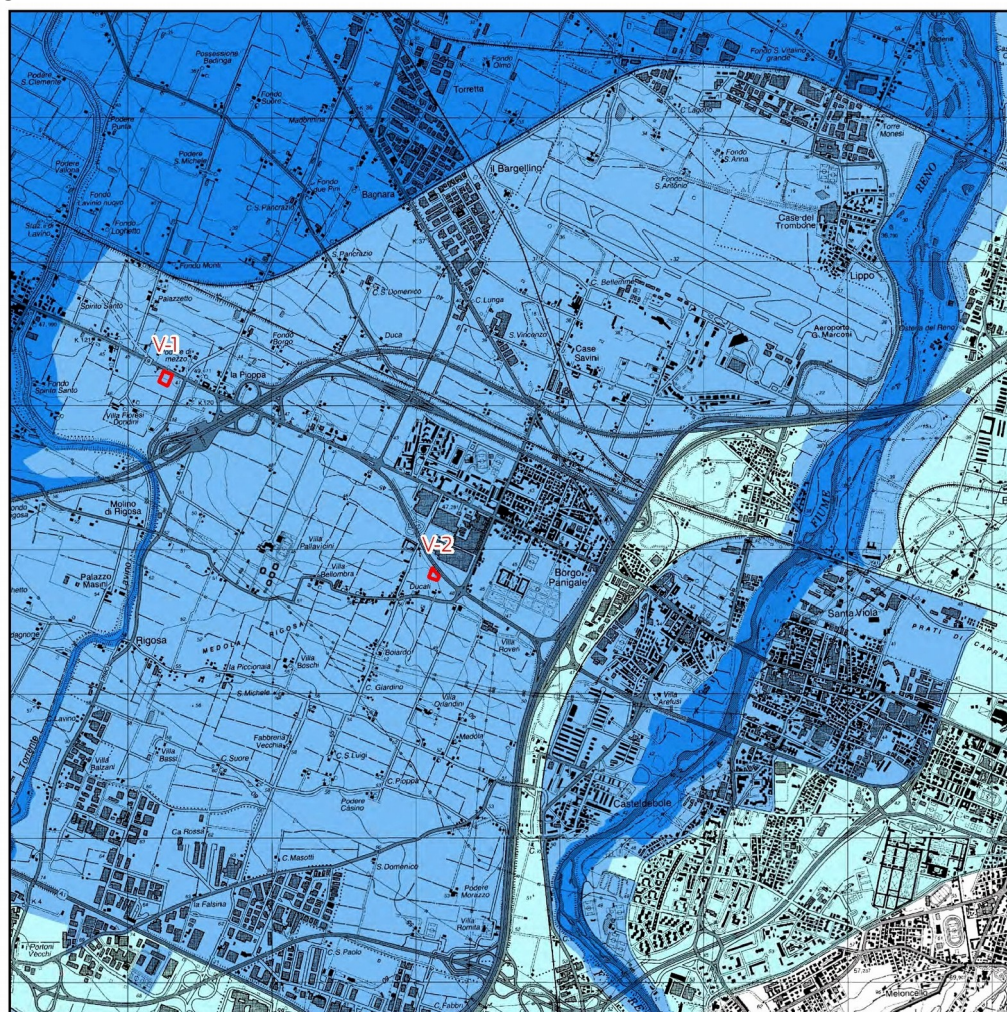
Oltre alla Tavola dei Vincoli, è stata considerata anche la “*Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni*” (PGRA), Delibera CI n. 3/1 del 7 novembre 2016 - approvata, per il territorio di competenza, dalla Giunta Regionale Emilia-Romagna con deliberazione n. 2111 del 5 dicembre 2016; pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n. 375 del 15 dicembre 2016.

Tale Variante non è ancora stata recepita nella Tavola dei Vincoli, occorre pertanto tenerne conto in attesa del suo recepimento nel prossimo aggiornamento della Tavola dei Vincoli.

¹ In merito alla *Tutela Rischio Sismico*, tutto il territorio del Comune di Bologna ricade nel “*Sistema delle aree suscettibili di effetti locali*”.

Nelle more dell'approvazione della Microzonazione sismica (II° livello di approfondimento - analisi semplificata DGR 2193/2015) condotta in sede di pianificazione comunale (PSC), tutte le trasformazioni urbanistiche attuate mediante Piano Operativo Comunale devono essere accompagnate da analisi approfondite di risposta sismica locale (III° livello di approfondimento - analisi approfondita DGR 2193/2015) e da un conseguente apparato normativo. Nel seguito delle specifiche proposte verrà indicato se tale studio è stato condotto correttamente o se necessita di integrazioni.

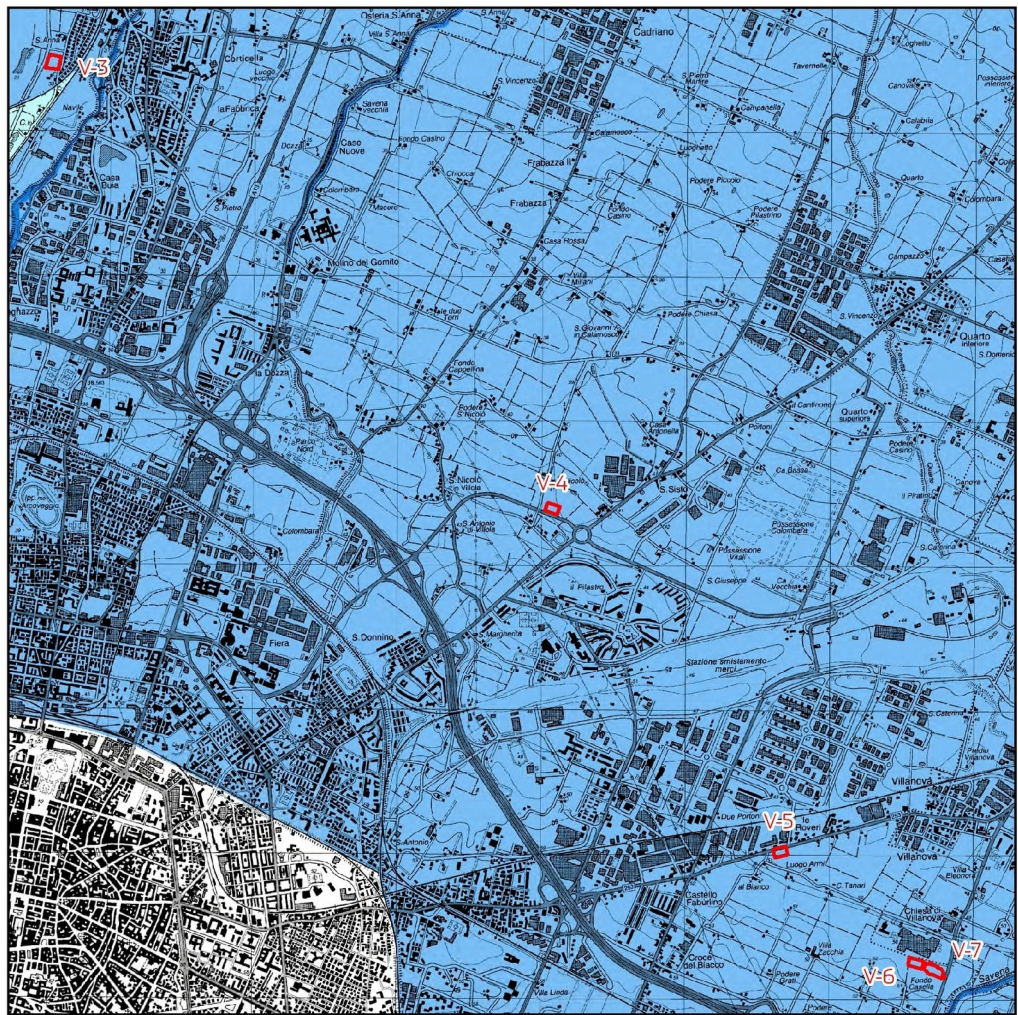
In merito al vincolo dettato dalla Variante, si riporta uno stralcio della Tavola “Mappa della pericolosità di alluvioni e degli elementi potenzialmente esposti” (scala 1:25.000, predisposta in attuazione dell’art. 6 della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs. 49/2010)– Tavola RP_RSCM_Tavola_220NE, sulla quale sono stati sovrapposti gli interventi del Poc.



scenari di pericolosità

- P3 - alluvioni frequenti
- P2 - alluvioni poco frequenti
- P1 - alluvioni rare

POC PER LA LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI
VALSAT



- scenari di pericolosità
- P3 - alluvioni frequenti
 - P2 - alluvioni poco frequenti
 - P1 - alluvioni rare

Gli scenari di pericolosità individuati sul territorio possono essere:

- esterno alle aree di pericolosità
- ricadente in area P1 - alluvioni rare
- ricadente in area P2 - alluvioni poco frequenti
- ricadente in area P3 - alluvioni frequenti

Nelle Norme della Variante è stato introdotto, per ogni Piano Stralcio, il seguente articolo:

(aree interessate da alluvioni frequenti, poco frequenti o rare) 1. Nelle aree potenzialmente interessate da alluvioni frequenti (P3) o poco frequenti (P2), le amministrazioni comunali, oltre a quanto stabilito dalle norme di cui ai precedenti Titoli del presente piano, nell'esercizio delle attribuzioni di propria competenza opereranno in riferimento alla strategia e ai contenuti del PGRA e, a tal fine, dovranno: a) aggiornare i Piani di emergenza ai fini della Protezione Civile, conformemente a quanto indicato nelle linee guida nazionali e regionali, specificando lo scenario d'evento atteso e il modello d'intervento per ciò che concerne il rischio idraulico. b) assicurare la congruenza dei propri strumenti urbanistici con il quadro della pericolosità d'inondazione caratterizzante le aree facenti parte del proprio territorio, valutando la sostenibilità delle previsioni relativamente al rischio idraulico, facendo riferimento alle possibili alternative localizzative e all'adozione di misure di riduzione della vulnerabilità dei beni e delle persone esposte. c) consentire, prevedere e/o promuovere, anche mediante meccanismi incentivanti, la realizzazione di interventi finalizzati alla riduzione della vulnerabilità alle inondazioni di edifici e infrastrutture. 2. Nelle aree potenzialmente interessate da alluvioni rare (P1), le amministrazioni comunali, in ottemperanza ai principi di precauzione e dell'azione preventiva, dovranno sviluppare le azioni amministrative di cui al punto a) del precedente comma 1.

Pertanto, in ottemperanza a quanto previsto dalla Variante al Piano Stralcio, relativamente agli interventi ricadenti nelle aree P1, P2 e P3, nella prossima redazione del Piano di Emergenza della Protezione Civile (comma 1-a) si terrà conto di quanto in essa indicato.

Per le aree ricadenti in aree P2 e P3, laddove vi è anche un aumento del carico urbanistico, nella fase di richiesta del titolo abilitativo dovrà essere allegato uno studio idraulico che dimostri, attraverso adeguate misure progettuali, la sostenibilità delle previsioni relativamente al rischio idraulico e all'adozione di misure di riduzione della vulnerabilità dei beni e delle persone esposte (comma 1-b).

Per ogni localizzazione sono riportate nel seguito le prescrizioni alle quali attenersi in base alla Variante dello PSAI.

Si precisa inoltre che in data 20 novembre 2017 il Consiglio Comunale ha approvato la deliberazione OdG 425/2017, immediatamente esecutiva, che ha per oggetto:

“Adozione del Piano di Rischio Aeroportuale (Pra) di cui all'art. 707 comma 5 del Codice della navigazione D.Lgs. n. 96/2005 e ss.mm.ii. Con contestuale adeguamento della Tavola dei vincoli e relative schede di cui all'art. 19 della Lr 20/2000”, che pertanto è già in regime di salvaguardia e di cui si tiene conto nella presente verifica.

Il Pra è uno strumento i cui documenti contengono le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici del Comune. Esso ha come obiettivo il rafforzamento dei livelli di tutela delle attività aeroportuali nelle aree limitrofe agli aeroporti, nonché la salvaguardia dell'incolumità pubblica contenendo il rischio di danni alle persone e alle cose in caso di incidente. In quanto strumento finalizzato al raggiungimento di questi obiettivi, il Pra agisce attraverso la limitazione di presenza umana e l'individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze di incidenti.

Le localizzazioni non interferiscono con lo strumento adottato.

V-1 via M. E. Lepido

Tutela Testimonianze storiche e archeologiche:

- *Fascia di rispetto archeologico della via Emilia*

Sono le aree di concentrazione di materiali archeologici o di segnalazione di rinvenimenti, le aree di rispetto o integrazione per la salvaguardia di paleohabitat, le aree campione per la conservazione di particolari attestazioni di tipologie e di siti archeologici, le aree a rilevante rischio archeologico.

La fascia di rispetto archeologico della via Emilia ha un'ampiezza di 30 metri per lato, all'esterno del territorio urbanizzato, ed ad essa si applica la norma transitoria stabilita al comma 12 dell'art. 8.2 del Ptcp.

La norma prevede che in tali aree possono essere attuate le previsioni dei vigenti strumenti urbanistici comunali, fermo restando che ogni intervento è subordinato all'esecuzione di sondaggi preliminari, svolti in accordo con la competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, rivolti ad accertare l'esistenza di materiali archeologici e la compatibilità dei progetti di intervento con gli obiettivi di tutela, anche in considerazione della necessità di individuare aree di rispetto o di potenziale valorizzazione e/o fruizione.

Pertanto gli elaborati progettuali dovranno essere sottoposti alla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna.

- *Zone a media potenzialità archeologica*

Il lotto di intervento interessa una zona a media potenzialità archeologica.

Qualora l'intervento preveda attività di scavo e/o movimentazione del terreno, gli elaborati progettuali dovranno essere sottoposti alla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna che potrà subordinare l'intervento a indagini archeologiche preventive.

- *Viabilità storica - Tipo I*

La via Marco Emilio Lepido, limitrofa all'area di intervento, è compresa nella viabilità storica Tipo 1. Nella viabilità storica sono comprese le strade (nonché le piazze e gli altri spazi pubblici ed elementi di pertinenza) che mantengono caratteri storici ancora leggibili. Il tracciato di queste strade coincide con quello rilevato in occasione della formazione del "Catasto terreni" del 1931. Si distinguono le strade comprese all'interno del perimetro degli Ambiti storici, tutte soggette a tutela, da quelle all'esterno dei medesimi Ambiti, solo in parte soggette a tutela. La finalità della tutela è di conservare la memoria del ruolo strutturante di questi manufatti nell'organizzazione del territorio. Tra le prescrizioni da rispettare, riportate nella specifica Scheda dei Vincoli, si segnala in particolare che devono essere salvaguardati gli elementi di pertinenza stradale (come pilastri, edicole e simili) ed è da salvaguardare potenziare e/o ripristinare la dotazione vegetazionale ai bordi delle strade, anche ai fini del raccordo naturalistico della rete ecologica. Pertanto, in fase di richiesta del titolo abilitativo, dovranno essere individuati gli eventuali elementi di tutela presenti, dimostrando il rispetto di quanto richiesto dalla norma.

Tutela Rischio sismico:

- *Sistema delle aree suscettibili di effetti locali*

La presente proposta di POC è corredata da uno studio di terzo livello di approfondimento, che risulta condotto conformemente alle procedure previste dalla DGR 2193/2015.

Nelle successive fasi autorizzative dovranno essere rispettate le Misure di sostenibilità comuni riportate nella componente Suolo, sottosuolo e acque sotterranee.

Vincolo Infrastrutture, suolo e servitù:

- *Strade*

Il lotto di intervento è interessato da zone di rispetto stradale e di questo se ne dovrà tener conto nelle prossime fasi progettuali.

Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea/2:

- *Superfici di delimitazione degli ostacoli - Superficie orizzontale interna - Quota = 81,67mt*

Il vincolo prevede delle limitazioni di altezze e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Ostacoli alla navigazione aerea - Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli orizzontali (Allegato B)*

Il vincolo prevede delle limitazioni in altezza per le nuove costruzioni e per gli ampliamenti degli edifici esistenti e di questo se ne dovrà tener conto nella fase

progettuale successiva.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 1 (Tav. PC01A)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 2 (Tav. PC01A)*

Il vincolo prevede delle limitazioni per manufatti con finiture esterne riflettenti e campi fotovoltaici di dimensione complessiva superiore a 500 mq, per luci pericolose e fuorvianti, per ciminiere con emissione di fumi, per antenne e apparati radioelettrici irradianti. Di questo se ne dovrà tener conto nelle successive fasi di progettazione.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 3 - Limiti sorgenti laser proiettori (Tav. PC01B)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto purché non sia prevista l'installazione di sorgenti laser/proiettori.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 4a - Impianti eolici - Area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

Vincolo Elettromagnetismo:

- *Emittenza radio/televisiva - Area di divieto di localizzazione impianti*

L'area ricade tra quelle in cui è vietata la localizzazione di impianti per l'emittenza radio/televisiva. Tale vincolo non ha ricadute sul progetto in esame.

"Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni" (PGRA)

L'area interessata dalla trasformazione ricade nello scenario di pericolosità (P2) "alluvioni poco frequenti".

In ottemperanza a quanto previsto dalla Variante al Piano Stralcio, nella prossima redazione del Piano di Emergenza della Protezione Civile (comma 1-a) si terrà conto di quanto in essa indicato.

Inoltre, poiché vi è un aumento del carico urbanistico, nella fase di richiesta del titolo abilitativo dovranno essere verificate le condizioni di sicurezza delle opere rispetto agli scenari di allagamento del PGRA e l'assenza di aggravamento delle condizioni di pericolosità e rischio. Dovranno inoltre definirsi le opere necessarie per la messa in sicurezza degli impianti e dei depositi carburanti.

V-2 viale Alcide De Gasperi

Tutela Risorse idriche e assetto idrogeologico:

- *Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura - Aree di ricarica tipo B*

Per il rispetto di quanto determinato dalla tutela non sono necessarie ulteriori

misure rispetto a quanto già stabilito nelle Misure di sostenibilità della componente Suolo, sottosuolo e acque sotterranee.

Tutela Elementi naturali e paesaggistici:

- *Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale*

Nel merito si rimanda alla Relazione Illustrativa, pag. 25

Tutela Testimonianze storiche e archeologiche:

- *Zone a media potenzialità archeologica*

Il lotto di intervento interessa una zona a media potenzialità archeologica.

Qualora l'intervento preveda attività di scavo e/o movimentazione del terreno, gli elaborati progettuali dovranno essere sottoposti alla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna che potrà subordinare l'intervento a indagini archeologiche preventive.

Tutela Rischio sismico:

- *Sistema delle aree suscettibili di effetti locali*

La presente proposta di POC è corredata da uno studio di terzo livello di approfondimento, che risulta condotto conformemente alle procedure previste dalla DGR 2193/2015.

Nelle successive fasi autorizzative dovranno essere rispettate le Misure di sostenibilità comuni riportate nella componente Suolo, sottosuolo e acque sotterranee.

Vincolo Infrastrutture, suolo e servitù:

- *Strade*

Il lotto di intervento è interessato da zone di rispetto stradale e di questo se ne dovrà tener conto nelle prossime fasi progettuali.

- *Gasdotti*

La presenza dei gasdotti genera una zona di rispetto di dimensione variabile a seconda della pressione massima di esercizio, del diametro della condotta e della natura del terreno così come indicato nella tabella 2 del Dm 17 aprile 2008, al fine di garantire la sicurezza dell'infrastruttura e di prevenire i danni causati da incendi ed esplosioni. In prossimità dei gasdotti valgono le limitazioni stabilite ai paragrafi 2.5.2, 2.5.3 dell'Allegato A al Dm 14 aprile 2008. Nelle successive fasi di progettazione si dovrà tener conto di tali limitazioni, dimostrando il rispetto del vincolo.

Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea/2:

- *Superfici di delimitazione degli ostacoli - Superficie orizzontale interna - Quota = 81,67mt*

Il vincolo prevede delle limitazioni di altezze e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Ostacoli alla navigazione aerea - Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli orizzontali (Allegato B)*

Il vincolo prevede delle limitazioni in altezza per le nuove costruzioni e per gli ampliamenti degli edifici esistenti e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 1 (Tav. PC01A)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 2 (Tav. PC01A)*

Il vincolo prevede delle limitazioni per manufatti con finiture esterne riflettenti e campi fotovoltaici di dimensione complessiva superiore a 500 mq, per luci pericolose e fuorvianti, per ciminiere con emissione di fumi, per antenne e apparati radioelettrici irradianti. Di questo se ne dovrà tener conto nelle successive fasi di progettazione.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 3 - Limiti sorgenti laser proiettori (Tav. PC01B)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto purché non sia prevista l'installazione di sorgenti laser/proiettori.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 4a - Impianti eolici - Area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

Vincolo Elettromagnetismo:

- *Emittenza radio/televisiva - Area di divieto di localizzazione impianti.*

L'area ricade tra quelle in cui è vietata la localizzazione di impianti per l'emittenza radio/televisiva. Tale vincolo non ha ricadute sul progetto in esame.

“Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGRA)

L'area interessata dalla trasformazione ricade nello scenario di pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”.

In ottemperanza a quanto previsto dalla Variante al Piano Stralcio, nella prossima redazione del Piano di Emergenza della Protezione Civile (comma 1-a) si terrà conto di quanto in essa indicato.

Inoltre, poiché vi è un aumento del carico urbanistico, nella fase di richiesta del titolo abilitativo dovranno essere verificate le condizioni di sicurezza delle opere rispetto agli scenari di allagamento del PGRA e l'assenza di aggravamento delle condizioni di pericolosità e rischio. Dovranno inoltre definirsi le opere necessarie per la messa in sicurezza degli impianti e dei depositi carburanti.

V-3 via Cristoforo Colombo

Tutela Risorse idriche e assetto idrogeologico:

- *Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura - Aree di ricarica tipo B*

Per il rispetto di quanto determinato dalla tutela non sono necessarie ulteriori misure rispetto a quanto già stabilito nelle Misure di sostenibilità della componente Suolo, sottosuolo e acque sotterranee.

Tutela Testimonianze storiche e archeologiche:

- *Zone a bassa potenzialità archeologica*

L'area di intervento interessa una zona a bassa potenzialità archeologica e di questo si dovrà tenere conto in fase di predisposizione del titolo abilitativo nel caso sia previsto un abbassamento del suolo anche a scarsa profondità e/o la realizzazione di manufatti interrati. Gli elaborati progettuali dovranno essere sottoposti alla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna che potrà subordinare l'intervento a indagini archeologiche preventive.

- *Viabilità storica - Tipo II*

Il lotto di intervento, sul lato est, è limitrofo con una porzione di via C. Colombo che fa parte della Viabilità storica di Tipo II. La viabilità storica comprende le strade (nonché le piazze e gli altri spazi pubblici ed elementi di pertinenza) che mantengono caratteri storici ancora leggibili. Il tracciato di queste strade coincide con quello rilevato in occasione della formazione del "Catasto terreni" del 1931. Si distinguono le strade comprese all'interno del perimetro degli Ambiti storici, tutte soggette a tutela, da quelle all'esterno dei medesimi Ambiti, solo in parte soggette a tutela. La finalità della tutela è di conservare la memoria del ruolo strutturante di questi manufatti nell'organizzazione del territorio.

La finalità della tutela è di conservare la memoria del ruolo strutturante di questi manufatti nell'organizzazione del territorio.

La viabilità storica di tipo II è quella in cui il valore storico-testimoniale prevale comunque sulle caratteristiche funzionali; gli eventuali interventi devono conservare o ripristinare l'assetto storico, per quanto riguarda il tracciato, la sistemazione delle pertinenze, l'utilizzazione di materiali per la pavimentazione e il fondo stradale, evitando allargamenti e modifiche degli andamenti altimetrici delle sezioni stradali e degli sviluppi longitudinali. Le strade locali che non risultino asfaltate devono di norma rimanere tali. Pertanto, in fase di richiesta del titolo abilitativo, dovranno essere individuati gli elementi di tutela presenti, dimostrando il rispetto della tutela.

Tutela Rischio sismico:

- *Sistema delle aree suscettibili di effetti locali*

La presente proposta di Poc è corredata da uno studio di terzo livello di approfondimento, che risulta condotto conformemente alle procedure previste dalla DGR 2193/2015.

Nelle successive fasi autorizzative dovranno essere rispettate le Misure di sostenibilità comuni riportate nella componente Suolo, sottosuolo e acque sotterranee.

Vincolo Infrastrutture, suolo e servitù:

- *Strade*

Il lotto di intervento è interessato da zone di rispetto stradale e di questo se ne dovrà tener conto nelle prossime fasi progettuali.

- *Gasdotti*

Lungo la porzione ad est di Via C. Colombo si sviluppa una linea di gasdotto. La presenza dei gasdotti genera una zona di rispetto di dimensione variabile a seconda della pressione massima di esercizio, del diametro della condotta e della natura del terreno così come indicato nella tabella 2 del Dm 17 aprile 2008, al fine di garantire la sicurezza dell'infrastruttura e di prevenire i danni causati da incendi ed esplosioni. In prossimità dei gasdotti valgono le limitazioni stabilite ai paragrafi 2.5.2, 2.5.3 dell'Allegato A al Dm 14 aprile 2008. Nelle successive fasi di progettazione si dovrà tener conto di tali limitazioni, dimostrando il rispetto del vincolo.

Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea/2:

- *Superfici di delimitazione degli ostacoli - Superficie orizzontale interna - Quota = 81,67mt*

Il vincolo prevede delle limitazioni di altezze e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Ostacoli alla navigazione aerea - Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli a quota variabile (Allegato A)*

Il vincolo prevede delle limitazioni in altezza per le nuove costruzioni e per gli ampliamenti degli edifici esistenti e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 1 (Tav. PC01A)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 2 (Tav. PC01A)*

Il vincolo prevede delle limitazioni per manufatti con finiture esterne riflettenti e campi fotovoltaici di dimensione complessiva superiore a 500 mq, per luci pericolose e fuorvianti, per ciminiere con emissione di fumi, per antenne e apparati radioelettrici irradianti. Di questo se ne dovrà tener conto nelle successive fasi di progettazione.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 3 - Limiti sorgenti laser proiettori*

(Tav. PC01B)

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto purché non sia prevista l'installazione di sorgenti laser/proiettori.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 4a - Impianti eolici - Area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

Vincolo Elettromagnetismo:

- *Emissione radio/televisiva - Area di divieto di localizzazione impianti*

L'area ricade tra quelle in cui è vietata la localizzazione di impianti per l'emittenza radio/televisiva. Tale vincolo non ha ricadute sul progetto in esame.

“Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGRA)

L'area interessata dalla trasformazione ricade nello scenario di pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”.

In ottemperanza a quanto previsto dalla Variante al Piano Stralcio, nella prossima redazione del Piano di Emergenza della Protezione Civile (comma 1-a) si terrà conto di quanto in essa indicato.

Inoltre, poiché vi è un aumento del carico urbanistico, nella fase di richiesta del titolo abilitativo dovranno essere verificate le condizioni di sicurezza delle opere rispetto agli scenari di allagamento del PGRA e l'assenza di aggravamento delle condizioni di pericolosità e rischio. Dovranno inoltre definirsi le opere necessarie per la messa in sicurezza degli impianti e dei depositi carburanti.

V-4 viale Europa

Tutela Testimonianze storiche e archeologiche:

- *Zone a bassa potenzialità archeologica*

L'area di intervento interessa una zona a bassa potenzialità archeologica e di questo si dovrà tenere conto in fase di predisposizione del titolo abilitativo nel caso sia previsto un abbassamento del suolo anche a scarsa profondità e/o la realizzazione di manufatti interrati. Gli elaborati progettuali dovranno essere sottoposti alla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia Romagna che potrà subordinare l'intervento a indagini archeologiche preventive.

Tutela Rischio sismico:

- *Sistema delle aree suscettibili di effetti locali*

La presente proposta di POC è corredata da uno studio di terzo livello di approfondimento, che risulta condotto conformemente alle procedure previste dalla DGR 2193/2015.

Nelle successive fasi autorizzative dovranno essere rispettate le Misure di sostenibilità comuni riportate nella componente Suolo, sottosuolo e acque sotterranee.

Vincolo Infrastrutture, suolo e servitù:

- *Strade*

Il lotto di intervento è interessato da zone di rispetto stradale e di questo se ne dovrà tener conto nelle prossime fasi progettuali.

Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea/2:

- *Superfici di delimitazione degli ostacoli - Superficie orizzontale esterna - Quota = 181,67mt*

Il vincolo prevede delle limitazioni di altezze e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Ostacoli alla navigazione aerea - Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli orizzontali (Allegato B)*

Il vincolo prevede delle limitazioni in altezza per le nuove costruzioni e per gli ampliamenti degli edifici esistenti e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 1 (Tav. PC01A)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 4a - Impianti eolici - Area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

Vincolo Elettromagnetismo:

- *Emittenza radio/televisiva - Area di divieto di localizzazione impianti.*

L'area ricade tra quelle in cui è vietata la localizzazione di impianti per l'emittenza radio/televisiva. Tale vincolo non ha ricadute sul progetto in esame.

“Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGRA)

L'area interessata dalla trasformazione ricade nello scenario di pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”.

In ottemperanza a quanto previsto dalla Variante al Piano Stralcio, nella prossima redazione del Piano di Emergenza della Protezione Civile (comma 1-a) si terrà conto di quanto in essa indicato.

Inoltre, poiché vi è un aumento del carico urbanistico, nella fase di richiesta del titolo abilitativo dovranno essere verificate le condizioni di sicurezza delle opere rispetto agli scenari di allagamento del PGRA e l'assenza di aggravamento delle condizioni di pericolosità e rischio. Dovranno inoltre definirsi le opere necessarie

per la messa in sicurezza degli impianti e dei depositi carburanti.

V-5 via Enrico Mattei

Tutela Testimonianze storiche e archeologiche:

- *Fascia di rispetto archeologico della via Emilia*

Sono le aree di concentrazione di materiali archeologici o di segnalazione di rinvenimenti, le aree di rispetto o integrazione per la salvaguardia di paleohabitat, le aree campione per la conservazione di particolari attestazioni di tipologie e di siti archeologici, le aree a rilevante rischio archeologico.

La fascia di rispetto archeologico della via Emilia, ha un'ampiezza di 30 metri per lato, all'esterno del territorio urbanizzato, ed ad essa si applica la norma transitoria stabilita al comma 12 dell'art. 8.2 del Ptcp.

La norma prevede che in tali aree possono essere attuate le previsioni dei vigenti strumenti urbanistici comunali, fermo restando che ogni intervento è subordinato all'esecuzione di sondaggi preliminari, svolti in accordo con la competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, rivolti ad accertare l'esistenza di materiali archeologici e la compatibilità dei progetti di intervento con gli obiettivi di tutela, anche in considerazione della necessità di individuare aree di rispetto o di potenziale valorizzazione e/o fruizione. Pertanto gli elaborati progettuali dovranno essere sottoposti alla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna.

- *Zone a bassa potenzialità archeologica*

L'area di intervento interessa una zona a bassa potenzialità archeologica e di questo si dovrà tenere conto in fase di predisposizione del titolo abilitativo nel caso sia previsto un abbassamento del suolo anche a scarsa profondità e/o la realizzazione di manufatti interrati. Gli elaborati progettuali dovranno essere sottoposti alla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia Romagna che potrà subordinare l'intervento a indagini archeologiche preventive.

- *Viabilità storica - Tipo I*

La via Enrico Mattei, limitrofa all'area di intervento, fa parte della Viabilità storica Tipo 1. Nella viabilità storica sono comprese le strade (nonché le piazze e gli altri spazi pubblici ed elementi di pertinenza) che mantengono caratteri storici ancora leggibili. Il tracciato di queste strade coincide con quello rilevato in occasione della formazione del "Catasto terreni" del 1931. Si distinguono le strade comprese all'interno del perimetro degli Ambiti storici, tutte soggette a tutela, da quelle all'esterno dei medesimi Ambiti, solo in parte soggette a tutela. La finalità della tutela è di conservare la memoria del ruolo strutturante di questi manufatti nell'organizzazione del territorio. Tra le prescrizioni da rispettare, riportate nella specifica Scheda dei Vincoli, si segnala in particolare che devono essere salvaguardati gli elementi di pertinenza stradale (come pilastri, edicole e simili) ed è da salvaguardare potenziare e/o ripristinare la dotazione vegetazionale ai bordi

delle strade, anche ai fini del raccordo naturalistico della rete ecologica. Pertanto, in fase di richiesta del titolo abilitativo, dovranno essere individuati gli elementi di tutela presenti, dimostrando il rispetto della tutela.

Tutela Rischio sismico:

- *Sistema delle aree suscettibili di effetti locali*

La presente proposta di POC è corredata da uno studio di terzo livello di approfondimento, che risulta condotto conformemente alle procedure previste dalla DGR 2193/2015.

Nelle successive fasi autorizzative dovranno essere rispettate le Misure di sostenibilità comuni riportate nella componente Suolo, sottosuolo e acque sotterranee.

Vincolo Infrastrutture, suolo e servitù:

- *Strade*

Il lotto di intervento è interessato da zone di rispetto stradale e di questo se ne dovrà tener conto nelle prossime fasi progettuali.

Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea/2:

- *Superfici di delimitazione degli ostacoli - Superficie orizzontale esterna - Quota = 181,67mt*

Il vincolo prevede delle limitazioni di altezze e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Ostacoli alla navigazione aerea - Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli orizzontali (Allegato B)*

Il vincolo prevede delle limitazioni in altezza per le nuove costruzioni e per gli ampliamenti degli edifici esistenti e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 1 (Tav. PC01A)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 3 - Limiti sorgenti laser proiettori (Tav. PC01B)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto purché non sia prevista l'installazione di sorgenti laser/proiettori.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 4a - Impianti eolici - Area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

Vincolo Elettromagnetismo:

- *Emittenza radio/televisiva - Area di divieto di localizzazione impianti*

L'area ricade tra quelle in cui è vietata la localizzazione di impianti per l'emittenza

radio/televisiva. Tale vincolo non ha ricadute sul progetto in esame.

–“Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGRA)

L'area interessata dalla trasformazione ricade nello scenario di pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”.

In ottemperanza a quanto previsto dalla Variante al Piano Stralcio, nella prossima redazione del Piano di Emergenza della Protezione Civile (comma 1-a) si terrà conto di quanto in essa indicato.

Inoltre, poiché vi è un aumento del carico urbanistico, nella fase di richiesta del titolo abilitativo dovranno essere verificate le condizioni di sicurezza delle opere rispetto agli scenari di allagamento del PGRA e l'assenza di aggravamento delle condizioni di pericolosità e rischio. Dovranno inoltre definirsi le opere necessarie per la messa in sicurezza degli impianti e dei depositi carburanti.

V-6 via G. Maressotti

Tutela Testimonianze storiche e archeologiche:

- *Zone a bassa potenzialità archeologica*

L'area di intervento interessa una zona a bassa potenzialità archeologica e di questo si dovrà tenere conto in fase di predisposizione del titolo abilitativo nel caso sia previsto un abbassamento del suolo anche a scarsa profondità e/o la realizzazione di manufatti interrati. Gli elaborati progettuali dovranno essere sottoposti alla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna che potrà subordinare l'intervento a indagini archeologiche preventive.

Tutela Rischio sismico:

- *Sistema delle aree suscettibili di effetti locali*

La presente proposta di POC è corredata da uno studio di terzo livello di approfondimento, che risulta condotto conformemente alle procedure previste dalla DGR 2193/2015.

Nelle successive fasi autorizzative dovranno essere rispettate le Misure di sostenibilità comuni riportate nella componente Suolo, sottosuolo e acque sotterranee.

Vincolo Infrastrutture, suolo e servitù:

- *Strade*

Il lotto di intervento è interessato da zone di rispetto stradale e di questo se ne dovrà tener conto nelle prossime fasi progettuali.

- *Gasdotti*

L'area risulta attraversata per una fascia parallela alla sede stradale da un

metanodotto interrato di proprietà di SNAM RETE GAS SpA, denominato "Allacciamento ITALMET". La fascia di tutela è quantificata in 10,00 m, all'interno della quale non sono ammesse costruzioni. Sono comunque ammessi parallelismi e attraversamenti di condotte interrate. Tali aspetti dovranno essere adeguatamente rispettati nella progettazione e dimostrati in fase di richiesta del titolo abilitativo.

Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea/2:

- *Superfici di delimitazione degli ostacoli - Superficie orizzontale esterna - Quota = 181,67mt.*

Il vincolo prevede delle limitazioni di altezze e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Ostacoli alla navigazione aerea - Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli orizzontali (Allegato B)*

Il vincolo prevede delle limitazioni in altezza per le nuove costruzioni e per gli ampliamenti degli edifici esistenti e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 1 (Tav. PC01A)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 3 - Limiti sorgenti laser proiettori (Tav. PC01B)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto purché non sia prevista l'installazione di sorgenti laser/proiettori.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 4a - Impianti eolici - Area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

Vincolo Elettromagnetismo:

- *Elettrodotti ad alta e media tensione*

In via Marescotti vi sono 2 linee AT interrate, alle quali è associata una DPA (distanza di prima approssimazione) di 5 m di cui bisognerà tener conto (come più dettagliatamente specificato nella componente Elettromagnetismo).

"Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni" (PGRA)

L'area interessata dalla trasformazione ricade nello scenario di pericolosità (P2) "alluvioni poco frequenti".

In ottemperanza a quanto previsto dalla Variante al Piano Stralcio, nella prossima redazione del Piano di Emergenza della Protezione Civile (comma 1-a) si terrà conto di quanto in essa indicato.

Inoltre, poiché vi è un aumento del carico urbanistico, nella fase di richiesta del

titolo abilitativo dovranno essere verificate le condizioni di sicurezza delle opere rispetto agli scenari di allagamento del PGRA e l'assenza di aggravamento delle condizioni di pericolosità e rischio. Dovranno inoltre definirsi le opere necessarie per la messa in sicurezza degli impianti e dei depositi carburanti.

V-7 via Galeazzo Marescotti (angolo via Villanova)

Tutela Elementi naturali e paesaggistici:

- *Fiumi, torrenti e corsi d'acqua di interesse paesaggistico*

L'area, nella porzione a sud-est, è interessata da un corso d'acqua compreso negli elenchi previsti dal Testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici (Regio Decreto n. 1775 /1933) e le relative sponde o piedi degli argini, entro una fascia di 150 metri ciascuna. Questi beni di interesse paesaggistico non possono essere distrutti né essere oggetto di modificazioni che rechino pregiudizio ai valori protetti. Sono sottoposti al procedimento autorizzativo previsto dall'art. 146 del D.Lgs. 42/2004. Pertanto dovrà essere ottenuta, in fase di richiesta del titolo abilitativo, l'autorizzazione paesaggistica.

Tutela Testimonianze storiche e archeologiche:

- *Zone a media potenzialità archeologica*

Il lotto di intervento interessa una zona a media potenzialità archeologica. Qualora l'intervento preveda attività di scavo e/o movimentazione del terreno, gli elaborati progettuali dovranno essere sottoposti alla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna che potrà subordinare l'intervento a indagini archeologiche preventive.

- *Viabilità storica - Tipo II*

Il lotto di intervento, sul lato est, è limitrofo ad una strada compresa nella Viabilità storica di tipo II. La viabilità storica comprende le strade (nonché le piazze e gli altri spazi pubblici ed elementi di pertinenza) che mantengono caratteri storici ancora leggibili. Il tracciato di queste strade coincide con quello rilevato in occasione della formazione del "Catasto terreni" del 1931. Si distinguono le strade comprese all'interno del perimetro degli Ambiti storici, tutte soggette a tutela, da quelle all'esterno dei medesimi Ambiti, solo in parte soggette a tutela. La finalità della tutela è di conservare la memoria del ruolo strutturante di questi manufatti nell'organizzazione del territorio.

La finalità della tutela è di conservare la memoria del ruolo strutturante di questi manufatti nell'organizzazione del territorio.

La viabilità storica di tipo II è quella in cui il valore storico-testimoniale prevale comunque sulle caratteristiche funzionali; gli eventuali interventi devono conservare o ripristinare l'assetto storico, per quanto riguarda il tracciato, la sistemazione delle pertinenze, l'utilizzazione di materiali per la pavimentazione e il

fondo stradale, evitando allargamenti e modifiche degli andamenti altimetrici delle sezioni stradali e degli sviluppi longitudinali. Le strade locali che non risultino asfaltate devono di norma rimanere tali. Pertanto, in fase di richiesta del titolo abilitativo, dovranno essere individuati gli elementi di tutela presenti, dimostrando il rispetto della tutela.

Tutela Rischio sismico:

- *Sistema delle aree suscettibili di effetti locali*

La presente proposta di POC è corredata da uno studio di terzo livello di approfondimento, che risulta condotto conformemente alle procedure previste dalla DGR 2193/2015.

Nelle successive fasi autorizzative dovranno essere rispettate le Misure di sostenibilità comuni riportate nella componente Suolo, sottosuolo e acque sotterranee.

Vincolo Infrastrutture, suolo e servitù:

- *Strade*

Il lotto di intervento è interessato da zone di rispetto stradale e di questo se ne dovrà tener conto nelle prossime fasi progettuali.

- *Gasdotti*

All'interno dell'area si ha la servitù di passaggio di due gasdotti SNAM.

La presenza dei gasdotti genera una zona di rispetto di dimensione variabile a seconda della pressione massima di esercizio, del diametro della condotta e della natura del terreno così come indicato nella tabella 2 del Dm 17 aprile 2008, al fine di garantire la sicurezza dell'infrastruttura e di prevenire i danni causati da incendi ed esplosioni. In prossimità dei gasdotti valgono le limitazioni stabilite ai paragrafi 2.5.2, 2.5.3 dell'Allegato A al Dm 14 aprile 2008. Nelle successive fasi di progettazione si dovrà tener conto di tali limitazioni dimostrando il rispetto del vincolo.

Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea/2:

- *Superfici di delimitazione degli ostacoli - Superficie orizzontale esterna - Quota = 181,67mt*

Il vincolo prevede delle limitazioni di altezze e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Ostacoli alla navigazione aerea - Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli orizzontali (Allegato B)*

Il vincolo prevede delle limitazioni in altezza per le nuove costruzioni e per gli ampliamenti degli edifici esistenti e di questo se ne dovrà tener conto nella fase progettuale successiva.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 1 (Tav. PC01A)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 3 - Limiti sorgenti laser proiettori (Tav. PC01B)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto purché non sia prevista l'installazione di sorgenti laser/proiettori.

- *Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 4a - Impianti eolici - Area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C)*

Il vincolo non ha ricadute sull'intervento in oggetto.

Vincolo Elettromagnetismo:

- *Elettrodotti ad alta e media tensione*

In via Marescotti vi sono 2 linee AT interrato; a tali linee è associata una DPA (distanza di prima approssimazione) di 5 metri. Per le specifiche prescrizioni si rimanda alla componente Elettromagnetismo.

“Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGRA)

L'area interessata dalla trasformazione ricade nello scenario di pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”.

In ottemperanza a quanto previsto dalla Variante al Piano Stralcio, nella prossima redazione del Piano di Emergenza della Protezione Civile (comma 1-a) si terrà conto di quanto in essa indicato.

Inoltre, poiché vi è un aumento del carico urbanistico, nella fase di richiesta del titolo abilitativo dovranno essere verificate le condizioni di sicurezza delle opere rispetto agli scenari di allagamento del PGRA e l'assenza di aggravamento delle condizioni di pericolosità e rischio. Dovranno inoltre definirsi le opere necessarie per la messa in sicurezza degli impianti e dei depositi carburanti.

4 MISURE DI SOSTENIBILITÀ

Le valutazioni svolte per ciascuna localizzazione hanno portato ad individuare delle “Misure di sostenibilità comuni” per alcune componenti ambientali, riportate nel seguito.

Nelle singole schede di ogni intervento sono inoltre contenute altre Misure di sostenibilità per quelle componenti ambientali che necessitano di ulteriori approfondimenti.

Oltre alle Misure di sostenibilità che seguono, la progettazione degli interventi deve tenere conto anche delle prescrizioni derivanti dai vincoli e dalle tutele, così come esplicitate nel capitolo precedente.

Si dovrà dare dimostrazione del rispetto delle Misure di sostenibilità e delle prescrizioni derivanti dai vincoli e dalle tutele nella fase di richiesta del titolo abilitativo.

Misure di sostenibilità comuni

Mobilità

Il Codice della Strada, all'art. 24 comma 1, definisce le “pertinenze stradali” come quelle parti della strada destinate in modo permanente al servizio o all'arredo funzionale di essa. Gli impianti di distribuzione carburanti fanno parte delle pertinenze stradali e vengono definiti, sempre all'art. 24 comma 4 del Codice, come “pertinenza di esercizio stradale”.

Pertanto, in merito all'accessibilità carrabile agli impianti di progetto, si precisa che le localizzazioni insistenti su strade classificate “di scorrimento” dovranno rispettare i seguenti accorgimenti in base alla soluzione progettuale adottata:

- qualora l'impianto sia direttamente accessibile dalla viabilità principale secondo quanto previsto dal Regolamento Passi Carrabili PG n. 284002/2012 art. 1 comma 5, gli accessi dovranno essere progettati prevedendo la realizzazione di idonee corsie di accelerazione e decelerazione dimensionate coerentemente ai Criteri per la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti PG n. 219377/2012, verificando preventivamente l'eventuale disponibilità di aree limitrofe alla proprietà qualora necessario al soddisfacimento di tali requisiti;
- qualora l'impianto sia accessibile tramite passo carrabile costituito da strada laterale di servizio secondo quanto previsto dal Regolamento Passi Carrabili PG n. 284002/2012 art. 2 comma 2, questa dovrà essere conformata in modo coerente ai criteri previsti dal vigente Codice della Strada con particolare riferimento all'art. 217 del relativo Regolamento di

Esecuzione (“Inscrivibilità in curva dei veicoli – Fascia di Ingombro”), impedendo la svolta a sinistra e conformando l'immissione in modo coerente alle caratteristiche di viabilità.

Per quanto afferente le localizzazioni accessibili da strade non di scorrimento, si prescrive che i passi carrabili siano collocati ad una distanza non inferiore a metri 12 dalle intersezioni stradali per quanto afferente l'ambito urbano, e ad una distanza non inferiore a metri 30 per quanto afferente l'ambito extraurbano (art. 5 commi 1 e 2 del vigente Regolamento Passi Carrabili PG n. 284002/12).

Nell'ambito delle verifiche del titolo abilitativo dovranno essere risolte tutte le eventuali interferenze sia con la viabilità esistente sia con i progetti previsti dall'Amministrazione, prevedendo a carico del proponente, quando necessario, opere di miglioramento/adeguamento della viabilità esistente (ad esempio messa in sicurezza delle manovre di svolta, ricucitura di percorsi pedonali e/o ciclabili, risoluzione interferenze con percorsi ciclo-pedonali e fermate bus esistenti, ecc.). In riferimento alle possibili interferenze con previsioni di progetto del Comune di Bologna si segnalano, ad esempio, gli interventi di via Enrico Mattei, via Marco Emilio Lepido e via Cristoforo Colombo, che interferiscono con ipotesi progettuali relative ai percorsi ciclabili. Pertanto, andranno risolte tutte le interferenze del caso prevedendo, se necessario, delle fasce di rispetto stradale da mettere a disposizione tra il limite esterno della banchina pavimentata attuale e il fronte dell'intervento.

Rumore

In fase di richiesta del titolo abilitativo, deve essere presentata una documentazione di impatto acustico (Doima), redatta secondo i criteri stabiliti dalla DGR 673/04 e dalla Classificazione acustica, finalizzata a valutare le ricadute acustiche dell'intervento nei confronti dei ricettori limitrofi.

Nello specifico, dovrà essere caratterizzato il clima acustico attuale dell'area tramite opportuni rilievi fonometrici.

In funzione delle sorgenti previste (es: impianti di autolavaggio, stazione compressione metano, impianti tecnici, ecc.) dovrà essere dimostrato, presso i ricettori potenzialmente impattati e per entrambi i periodi di riferimento, il rispetto dei limiti assoluti e differenziali di immissione sonora, questi ultimi da valutarsi nelle condizioni di massimo disturbo (ossia considerando il funzionamento a regime di tutti gli impianti in occasione dell'ora di morbida del traffico veicolare).

In merito ai livelli assoluti di immissione sonora, i limiti dovranno riferirsi a quelli della UTO di appartenenza del ricettore, senza quindi considerare quelli associati a eventuali fasce di pertinenza che, in base alla normativa, riguardano unicamente il rumore indotto dalle rispettive infrastrutture (e non le sorgenti puntuali impiantistiche).

Qualora venisse stimato il superamento dei limiti normativi, dovranno essere individuate le opportune misure/opere di mitigazione acustica.

Acque superficiali

Risparmio idrico

Il progetto dovrà perseguire l'obiettivo di un consumo idrico ridotto (livello base ai sensi della Scheda Tecnica di dettaglio Requisito E9.1 del Rue), grazie anche al recupero delle acque meteoriche dei coperti e delle superfici non contaminate per il riuso interno/esterno all'edificio, come prescritto dall'art. 56 del Rue.

Le strategie che si intenderanno adottare relativamente al risparmio e riuso delle acque dovranno essere sviluppate e descritte nella fase di presentazione dei titoli abilitativi.

Reti separate

Le misure di sostenibilità per la tutela qualitativa delle acque reflue dovranno prevedere la realizzazione di reti separate, come da requisito A5.1 comma 1 dell'art. 55 del Rue.

Le *acque nere* dovranno essere collettate in pubblica fognatura; qualora l'area interessata dal progetto non risulti servita da pubblica fognatura (in base all'art. 36 del Regolamento del Servizio Idrico Integrato), non sarà concessa alcuna deroga.

Le *acque di origine meteorica* dovranno essere a loro volta separate tra quelle dei coperti e delle superfici non contaminate (acque bianche) da quelle di dilavamento di aree che potrebbero trasportare sostanze inquinanti.

Dovrà essere redatto un Piano di gestione delle acque meteoriche di dilavamento, ai sensi delle DGR 286/05 e 1860/06, che permetta di individuare e limitare le zone soggette al trattamento da quelle non soggette a detto trattamento e per le quali è possibile prevedere che siano permeabili, semipermeabili, con un conseguente riuso, dispersione negli strati superficiali del suolo o il recapito in corpo superficiale.

Le *acque bianche non contaminate* dovranno essere raccolte in una vasca di recupero e riutilizzate. Il troppo pieno, previa laminazione, dovrà essere recapitato in un corpo idrico superficiale, o nel più vicino fosso stradale, previo parere di fattibilità dell'amministrazione comunale nel caso di recapito nel fosso stradale² o del parere idraulico del gestore nel caso di recapito in corpo idrico³.

Le *acque meteoriche potenzialmente contaminate* dovranno recapitare ad un impianto di trattamento conforme a quanto dettato dalle DGR 286/05 e DGR 1860/06, per il quale dovrà essere previsto il controllo in remoto, qualora l'impianto non risulti presidiato. Lo scarico di tali acque sarà soggetto ad autorizzazione in

² Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture

³ Consorzio della Bonifica Renana

base al DLgs 152/06 e dovrà recapitare alla rete fognaria.

Nel caso in cui non si riescano a recapitare le acque meteoriche in adeguato corpo idrico superficiale, se ne dovrà dare adeguata dimostrazione e queste potranno essere collettate alla rete fognaria delle acque miste, sempre previa idonea laminazione, e previo parere del gestore Hera Spa.

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 4.8 del Titolo 4 – del PTCP, dovrà essere prevista la laminazione delle acque meteoriche di dilavamento delle superfici impermeabili prevedendo 500 metri cubi per ettaro di superficie territoriale, ad esclusione delle superfici permeabili destinate a verde compatto, nelle aree ricadenti nell'Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura (tale esclusione non vale nel bacino del Navile e Savena Abbandonato, che è regolato dalle misure più restrittive previste dal Piano Stralcio per il sistema idraulico “Navile-Savena Abbandonato”) e acquisito il parere dell'ente gestore del corpo idrico ricevente.

In merito alla laminazione si precisa che:

- nel calcolo del volume necessario per la laminazione non potrà concorrere il volume della vasca destinata al riutilizzo;
- dovrà essere chiaramente individuata l'area per la realizzazione della vasca di laminazione;
- la rete separata delle acque meteoriche di dilavamento dovrà essere dotata di sistema di grigliatura prima dell'immissione nella vasca di laminazione (quale sistema di blocco/captazione di eventuali solidi/oggetti -mozziconi, cartacce ecc); dovrà inoltre essere posizionato un sistema di chiusura dello scarico (saracinesca ecc) prima dell'immissione nel corpo idrico recettore da attivarsi facilmente in caso di eventi accidentali;
- la laminazione dovrà prevedere lo svuotamento completo della vasca;
- qualora il fondo della vasca di laminazione venga a trovarsi ad una distanza dal livello massimo di falda inferiore ad un metro, la stessa dovrà essere impermeabilizzata con telo HDPE, teli bentonitici o con argilla compatta. Il livello massimo di falda dovrà essere verificato e riportato nella relazione geologica. In tal caso la superficie della vasca di laminazione non potrà essere considerata permeabile e/o verde;
- dovrà essere redatto un piano di gestione della vasca di laminazione al fine di una corretta gestione e manutenzione della stessa (pulizia, sfalcio, risagomatura ecc) per il mantenimento dell'invaso necessario alla laminazione, delle caratteristiche idrauliche e di qualità delle acque e individuato un soggetto (formale) a cui rimarrà in carico tale vasca. Dovranno inoltre essere garantiti gli accessi all'area di laminazione per le operazioni di controllo e di manutenzione necessari.

Eventuali collegamenti a reti fognarie ed acquedottistiche su strade della Città

Metropolitana saranno subordinati all'ottenimento dell'autorizzazione del Servizio Viabilità dell'Ente competente.

I manufatti per l'alloggiamento dei misuratori di portata dovranno essere collocati sul confine di proprietà, all'esterno dei fabbricati e dal perimetro di locali interrati. Le misure interne minime e l'ubicazione degli stessi saranno comunicate dal tecnico incaricato Hera in fase di sopralluogo.

Eventuali richieste di allacciamenti alla rete acquedottistica, per usi diversi da quello civile, dovranno essere valutati specificatamente dal gestore Hera.

Rispetto alla “Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGRA), come già indicato nel paragrafo “Verifica di conformità a vincoli e prescrizioni”, poiché le aree interessate dalle trasformazioni ricadono tutte nello scenario di pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”, nella fase di richiesta del titolo abilitativo dovranno essere verificate le condizioni di sicurezza delle opere rispetto agli scenari di allagamento del PGRA e l'assenza di aggravamento delle condizioni di pericolosità e rischio. Dovranno inoltre definirsi le opere necessarie per la messa in sicurezza degli impianti e dei depositi carburanti.

Prima dell'attivazione degli scarichi e degli impianti dovrà essere richiesta l'Autorizzazione Unica Ambientale ed effettuato idoneo collaudo; ARPAE verificherà le suddette prescrizioni in fase di AUA e/o di collaudo.

L'immissione delle acque reflue industriali, assimilate ed assimilabili alle acque reflue domestiche e meteoriche, nelle reti fognarie gestite da Hera, è ammessa nel rispetto della tabella 3, di cui all'allegato 3 del Regolamento del Servizio Idrico Integrato, purché i relativi titolari siano muniti di autorizzazione ai sensi del DLgs 152/2006 e del Regolamento del Servizio Idrico Integrato.

Suolo, sottosuolo e acque sotterranee

Considerando che il nuovo impianto di distribuzione carburanti si inserisce in un contesto prevalentemente agricolo con suoli ancora produttivi e non antropizzati, deve essere contenuto il rischio di inquinamento dei suoli e delle acque sotterranee che potrebbe derivare da perdite dei serbatoi, delle reti tecnologiche o da sversamenti accidentali, garantendo altresì la possibilità di adottare interventi tempestivi di disinquinamento.

Si forniscono pertanto le seguenti prescrizioni:

1. Tutti i serbatoi dovranno essere realizzati secondo una delle seguenti modalità:
 - a doppia parete e con sistema di monitoraggio in continuo delle

- perdite,
- a parete singola all'interno di una cassa di contenimento in calcestruzzo, ispezionabile e rivestita internamente con materiale impermeabile, con monitoraggio in continuo delle perdite.
2. Realizzazione di almeno tre piezometri all'interno del lotto di intervento, già attrezzati per essere idonei all'adozione delle prime misure di disinquinamento della prima falda attraverso l'emungimento in caso di perdite o sversamenti accidentali. Le modalità di realizzazione dei piezometri prescritti dovranno essere tali da non creare vie di migrazione critiche fra la superficie e gli acquiferi profondi e ulteriori vie di connessione potenziali tra i diversi acquiferi.
 3. Esecuzione di un monitoraggio delle acque di falda in almeno un piezometro all'interno del lotto di intervento, posto nell'immediata valle idrogeologica rispetto ai serbatoi, con frequenza minima semestrale ed almeno sui seguenti parametri: Idrocarburi totali espressi come n-esano, Benzene, Toluene, Etilbenzene, Stirene, Xilene e MTBE. L'esito di tali verifiche dovrà essere trasmesso al Comune di Bologna, all'ARPAE e agli altri enti di controllo a seguito di semplice richiesta. Gli stessi Enti potranno prescrivere in ogni momento modifiche a tale monitoraggio, per quanto riguarda i punti di campionamento, la frequenza e il profilo chimico.
 4. In fase esecutiva, ai fini della riduzione del rischio sismico, dovrà essere tenuta in debita considerazione la coincidenza delle frequenze di risonanza tra il suolo e le strutture in progetto. Le nuove opere dovranno essere progettate e realizzate in conformità con quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 17 gennaio 2018 "Aggiornamento delle 'Norme Tecniche per le Costruzioni".
 5. in merito alle Terre e Rocce da scavo, si richiede di valutare la gestione ai sensi del DPR 120/2017.

Energia

Ai fini della sostenibilità dell'intervento deve essere perseguita l'autosufficienza energetica dell'impianto mediante misure di risparmio energetico e di produzione di energia da fonti rinnovabili. In particolare gli edifici presenti dovranno raggiungere almeno la classe di prestazione energetica "A2" come definita dalla norma regionale vigente e, se realizzati dopo il 1° gennaio 2019, dovranno avere le caratteristiche di edifici ad energia quasi zero (NZEB). Inoltre deve essere installato un impianto fotovoltaico di potenza pari ad 8 kWp per la produzione di energia elettrica. Nel caso di totale o parziale impossibilità tecnica la dotazione si ritiene soddisfatta anche con la dotazione in quote equivalenti in potenza di un impianto di microgenerazione o la partecipazione ad impianti ad energia rinnovabile siti nel

territorio comunale. Inoltre per il condizionamento estivo dovranno essere adottati dispositivi ad alta efficienza energetica, ovvero sistemi di condizionamento con indici di efficienza energetica $EER > 4$ (EER “Energy Efficiency Ratio”) e sistemi di controllo degli apporti di energia termica in regime estivo. Infine dovrà essere prevista l'installazione, negli impianti per l'illuminazione, di idonei dispositivi, tra loro compatibili, capaci di limitare l'uso di energia e dovranno essere applicate le norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico riguardanti gli impianti di illuminazioni posti all'aperto in base alla DGR 1688/13, che detta le regole di applicazione della Lr 19/03.

Elettromagnetismo

Alte Frequenze

Al momento dell'ottenimento dei titoli abilitativi dovrà essere valutata la compatibilità dell'impianto di progetto con eventuali impianti dedicati alla telefonia mobile esistenti o di nuova realizzazione (impianti che abbiano presentato domanda di autorizzazione antecedentemente alla presentazione della richiesta del titolo abilitativo).

Basse Frequenze:

Ove presenti, è necessario valutare le eventuali interferenze tra le linee elettriche e le opere in progetto.

Per il rispetto degli obiettivi di qualità di cui al DPCM 8 luglio 2003, le aree di progetto in cui è prevista la permanenza di persone per periodi giornalieri superiori a 4 ore giornaliere, devono essere esterne:

- alle fasce di rispetto delle linee AT e MT, determinate dal Gestore della rete elettrica;
- alle DPA associate alle cabine di trasformazione.

Le fasce di rispetto associate agli eventuali nuovi elementi della rete di distribuzione dell'energia elettrica – nel rispetto dei valori di 3 microT – non si dovranno sovrapporre né ad ambienti/aree in cui è prevista la permanenza di persone per periodi giornalieri superiori a 4 ore, né ad aree di proprietà di terzi.

Rifiuti

In sede di permesso di costruire dovrà essere presentata la scheda di dettaglio del Rue dE 10.1 al fine di potere verificare l'adeguatezza o la necessità di adeguamenti del servizio di raccolta rifiuti esistente.

Fase di cantiere

In fase di cantierizzazione dovranno essere attuate le procedure necessarie di gestione finalizzate all'abbattimento delle polveri e alla gestione degli eventuali scarichi di acque reflue industriali e/o di acque reflue di dilavamento e/o acque di aggettamento in acque superficiali e nel reticolo scolante e/o nella fognaria pubblica; tali scarichi dovranno essere preventivamente Autorizzati ai sensi del Dlgs 152/06 e s.m.i. e del Regolamento del Servizio Idrico Integrato.

Misure di sostenibilità per le specifiche localizzazioni

Oltre alle Misure di sostenibilità comuni che dovranno essere rispettate per ogni localizzazione, sono state individuate anche delle Misure di sostenibilità specifiche per alcune aree delle quali ne dovrà dare dimostrazione di ottemperanza nella fase di richiesta del titolo abilitativo.

V-1 via M. E. Lepido

Mobilità

In fase di richiesta del titolo abilitativo, andrà risolta l'interferenza con l'ipotesi progettuale dell'amministrazione comunale di una pista ciclabile; dovranno pertanto essere previste, se necessario, delle fasce di rispetto stradale da mettere a disposizione tra il limite esterno della banchina pavimentata attuale e il fronte dell'intervento.

Acque superficiali

L'impianto di distribuzione carburanti potrà essere servito, per il solo uso civile, dalla rete acquedottistica posta su via Marco Emilio Lepido.

Tutti gli scarichi di acque nere provenienti dall'impianto di distribuzione carburanti dovranno essere recapitati al collettore di acque miste in cemento DN400 in corrispondenza del civico 212 di via Marco Emilio Lepido.

Verde

Al fine di ridurre l'impatto sul verde esistente e sull'area agricola circostante, si prescrive la realizzazione di una fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 7,5 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica. La realizzazione di tale fascia verde dovrà prevedere la messa a dimora di specie arboree di prima grandezza, con elevate caratteristiche di trattenimento inquinanti, possibilmente a rapido accrescimento e adatte al contesto agricolo. Il sesto di impianto, in virtù della funzione di schermo assunta dalla vegetazione, potrà andare in deroga alle misure del Regolamento del Verde ed essere a densità maggiore di quanto previsto dalle Norme; le distanze tra le piante arboree al contrario non potranno essere superiori agli 8 metri. La fascia verde dovrà essere completata con siepi schermanti informali, polispecifiche e autoctone. Al fine di non ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione, tenendo conto della profondità delle corsie di accesso e di uscita ossia dell'area dello spartitraffico (disciplinato dall'art. 8 c. 9 dei Criteri), le piantagioni dovranno essere impiantate oltre tale profondità.

La fascia verde di mitigazione dovrà ovviamente essere correttamente mantenuta per tutto il periodo di permanenza dell'impianto, provvedendo nel tempo anche agli interventi di sostituzione e reimpianto eventualmente necessari.

È inoltre fortemente consigliata la realizzazione di un tetto verde sulle coperture

piane dei punti ristoro e delle tettoie di protezione delle pompe di distribuzione del carburante.

La realizzazione dell'intervento non dovrà comportare nessun abbattimento delle alberature pubbliche presenti lungo via Marco Emilio Lepido, che dovranno essere salvaguardate ai sensi del vigente Regolamento comunale del Verde.

V-2 viale A. De Gasperi

Acque superficiali

L'impianto di distribuzione carburanti potrà essere servito, per il solo uso civile, dalla rete acquedottistica posta su via Ariosto mediante estensione di rete di circa 180 m di lunghezza.

Tutti gli scarichi di acque nere provenienti dall'impianto di distribuzione carburanti dovranno essere recapitati al collettore di acque miste in PVC DN500 su via Ariosto mediante estensione di rete di circa 230 m di lunghezza.

Verde

Al fine di ridurre l'impatto sull'area agricola circostante, si prescrive la realizzazione di una fascia verde arboreo-arbustiva posta lungo il perimetro dell'area di intervento, anche se al di fuori dell'area oggetto di Poc, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica. In particolare, la fascia dovrà essere realizzata ad ovest della viabilità di accesso al distributore carburanti, rispettando anche i vincoli dettati dalla presenza della condotta Pol-Nato. Per consentire il maggior sviluppo possibile della fascia, la viabilità di servizio dovrà prevedere, nel rispetto delle normative in materia e in base alle necessità dell'attività, le minime dimensioni possibili, sia come lunghezza sia come larghezza.

La realizzazione di tale fascia verde dovrà indicativamente prevedere la messa a dimora di specie arboree di prima grandezza, con elevate caratteristiche di trattenimento inquinanti, possibilmente a rapido accrescimento e adatte al contesto agricolo. Il sesto di impianto degli esemplari arborei, in virtù della funzione di schermo assunta dalla vegetazione non dovrà essere superiore agli 8 metri. La fascia verde dovrà essere completata con siepi schermanti informali, polispecifiche e autoctone.

Lungo i confini sud ed est, vista la ridotta estensione del lotto, se lo spazio a disposizione non consente lo sviluppo di una fascia analoga, dovrà essere realizzato un filare attraverso la messa a dimora di esemplari arborei appartenenti a specie botaniche caratterizzate da elevata capacità di cattura e trattenimento delle sostanze inquinanti.

La fascia verde di mitigazione dovrà ovviamente essere correttamente mantenuta per tutto il periodo di permanenza dell'impianto, provvedendo nel tempo anche agli interventi di sostituzione e reimpianto eventualmente necessari.

È inoltre fortemente consigliata la realizzazione di un tetto verde sulle coperture

piane dei punti ristoro e delle tettoie di protezione delle pompe di distribuzione del carburante.

V-3 via C. Colombo

Mobilità

In fase di richiesta del titolo abilitativo, andrà risolta l'interferenza con l'ipotesi progettuale dell'amministrazione comunale di una pista ciclabile; dovranno pertanto essere previste, se necessario, delle fasce di rispetto stradale da mettere a disposizione tra il limite esterno della banchina pavimentata attuale e il fronte dell'intervento.

Acque superficiali

L'impianto di distribuzione carburanti potrà essere servito, per il solo uso civile, dalla rete acquedottistica posta su via Colombo in corrispondenza del civico 91. Tutti gli scarichi di acque nere provenienti dall'impianto di distribuzione carburanti dovranno essere recapitati al collettore di acque miste esistente su via Colombo.

Verde

Vista la vicinanza al Villaggio Rurale, il progetto delle opere a verde dovrà garantire un'adeguata compensazione rispetto all'esistente fascia di mitigazione.

Al fine di ridurre l'impatto sul verde esistente e sull'area agricola circostante, si prescrive la realizzazione di una fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 10 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica. La realizzazione di tale fascia verde dovrà prevedere la messa a dimora di specie arboree di prima grandezza, con elevate caratteristiche di trattenimento inquinanti, possibilmente a rapido accrescimento e adatte al contesto agricolo. Il sesto di impianto, in virtù della funzione di schermo assunta dalla vegetazione, potrà andare in deroga alle misure del Regolamento del Verde ed essere a densità maggiore di quanto previsto dalle Norme; le distanze tra le piante arboree al contrario non potranno essere superiori agli 8 metri. La fascia verde dovrà essere completata con siepi schermanti informali, polispecifiche e autoctone. Al fine di non ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione, tenendo conto della profondità delle corsie di accesso e di uscita ossia dell'area dello spartitraffico (disciplinato dall'art. 8 c. 9 dei Criteri), le piantagioni dovranno essere impiantate oltre tale profondità.

La fascia verde di mitigazione dovrà ovviamente essere correttamente mantenuta per tutto il periodo di permanenza dell'impianto, provvedendo nel tempo anche agli interventi di sostituzione e reimpianto eventualmente necessari.

È inoltre fortemente consigliata la realizzazione di un tetto verde sulle coperture piane dei punti ristoro e delle tettoie di protezione delle pompe di distribuzione del carburante.

V-4 viale Europa

Acque superficiali

L'impianto di distribuzione carburanti potrà essere servito, per il solo uso civile, dalla rete acquedottistica posta su via Calamosco.

L'area di intervento è ubicata all'esterno dell'attuale agglomerato, non essendo servita da pubblica fognatura. Pertanto deve essere realizzato, a carico dell'attuatore, l'allacciamento con la pubblica fognatura nel punto più vicino, da concordare con il gestore Hera.

La comunicazione di fine lavori dovrà essere trasmessa anche al Settore Ambiente e Verde che provvederà a darne comunicazione al competente ufficio della Regione Emilia-Romagna per l'aggiornamento dell'agglomerato esistente, come previsto dalla DGR n. 201/2016.

Verde

La realizzazione dell'intervento non dovrà comportare l'abbattimento delle alberature di grande rilevanza presenti, che dovranno essere salvaguardate ai sensi del vigente Regolamento comunale del Verde.

Al fine di ridurre l'impatto sul verde esistente e sull'area agricola circostante, si prescrive la realizzazione di una fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 7,5 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica. La realizzazione di tale fascia verde dovrà prevedere la messa a dimora di specie arboree di prima grandezza, con elevate caratteristiche di trattenimento inquinanti, possibilmente a rapido accrescimento e adatte al contesto agricolo. Il sesto di impianto, in virtù della funzione di schermo assunta dalla vegetazione, potrà andare in deroga alle misure del Regolamento del Verde ed essere a densità maggiore di quanto previsto dalle Norme; le distanze tra le piante arboree al contrario non potranno essere superiori agli 8 metri. La fascia verde dovrà essere completata con siepi schermanti informali, polispecifiche e autoctone. Al fine di non ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione, tenendo conto della profondità delle corsie di accesso e di uscita ossia dell'area dello spartitraffico (disciplinato dall'art. 8 c. 9 dei Criteri), le piantagioni dovranno essere impiantate oltre tale profondità.

La fascia verde di mitigazione dovrà ovviamente essere correttamente mantenuta per tutto il periodo di permanenza dell'impianto, provvedendo nel tempo anche agli interventi di sostituzione e reimpianto eventualmente necessari.

È inoltre fortemente consigliata la realizzazione di un tetto verde sulle coperture piane dei punti ristoro e delle tettoie di protezione delle pompe di distribuzione del carburante.

V-5 via E. Mattei

Mobilità

In fase di richiesta del titolo abilitativo, andrà risolta l'interferenza con l'ipotesi progettuale dell'amministrazione comunale di una pista ciclabile; dovranno pertanto essere previste, se necessario, delle fasce di rispetto stradale da mettere a disposizione tra il limite esterno della banchina pavimentata attuale e il fronte dell'intervento.

Acque superficiali

L'impianto di distribuzione carburanti potrà essere servito, per il solo uso civile, dalla rete acquedottistica posta su via Pallavicini.

Tutti gli scarichi di acque nere provenienti dall'impianto di distribuzione carburanti dovranno essere recapitati al collettore di acque miste in PVC DN500 esistente su via Stazione Roveri mediante estensione di rete di circa 120 m di lunghezza.

Verde

Al fine di ridurre l'impatto sul verde esistente e sull'area agricola circostante, si prescrive la realizzazione di una fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 7,5 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica. La realizzazione di tale fascia verde dovrà prevedere la messa a dimora di specie arboree di prima grandezza, con elevate caratteristiche di trattenimento inquinanti, possibilmente a rapido accrescimento e adatte al contesto agricolo. Il sesto di impianto, in virtù della funzione di schermo assunta dalla vegetazione, potrà andare in deroga alle misure del Regolamento del Verde ed essere a densità maggiore di quanto previsto dalle Norme; le distanze tra le piante arboree al contrario non potranno essere superiori agli 8 metri. La fascia verde dovrà essere completata con siepi schermanti informali, polispecifiche e autoctone. Al fine di non ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione, tenendo conto della profondità delle corsie di accesso e di uscita ossia dell'area dello spartitraffico (disciplinato dall'art. 8 c. 9 dei Criteri), le piantagioni dovranno essere impiantate oltre tale profondità.

La fascia verde di mitigazione dovrà ovviamente essere correttamente mantenuta per tutto il periodo di permanenza dell'impianto, provvedendo nel tempo anche agli interventi di sostituzione e reimpianto eventualmente necessari.

È inoltre fortemente consigliata la realizzazione di un tetto verde sulle coperture piane dei punti ristoro e delle tettoie di protezione delle pompe di distribuzione del carburante.

V-6 via G. Marescotti

Mobilità

Gli accessi agli impianti di distribuzione previsti sulla via Marescotti dovranno

essere realizzati nel rispetto di quanto previsto dall'art. 45 comma 3 del vigente Codice della Strada - Regolamento di Esecuzione. Pertanto, qualora non dovesse risultare possibile l'unificazione dei percorsi di accesso o la realizzazione di strade parallele tenuto conto delle limitazioni dovute alla situazione morfologica, tali accessi dovranno essere posti fra loro a una distanza non inferiore a 100 m. La progettazione dovrà quindi avvenire localizzando gli accessi ad una distanza di 50 metri dal confine con l'impianto di distribuzione adiacente ovvero, in accordo tra le parti, con differente misura purché sia garantito il distanziamento minimo di 100 metri previsto dal Codice della Strada.

Rumore

Nella valutazione dell'impatto acustico si dovranno considerare anche le sorgenti sonore previste all'interno della limitrofa proposta V-7 (via Marescotti angolo via Villanova). Qualora tale dato non sia disponibile, dovranno essere ipotizzate delle sorgenti sonore tipiche di questi impianti.

Acque superficiali

L'impianto di distribuzione carburanti potrà essere servito, per il solo uso civile, dalla rete acquedottistica posta su via Marescotti mediante un'estensione della rete di circa 100 m.

Tutti gli scarichi di acque nere provenienti dall'impianto di distribuzione carburanti dovranno essere recapitati al collettore di acque miste di tipo ONI esistente su via Villanova mediante estensione di rete di circa 380 m di lunghezza.

Verde

Al fine di ridurre l'impatto sul verde esistente e sull'area agricola circostante, si prescrive la realizzazione di una fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 7,5 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica. La realizzazione di tale fascia verde dovrà prevedere la messa a dimora di specie arboree di prima grandezza, con elevate caratteristiche di trattenimento inquinanti, possibilmente a rapido accrescimento e adatte al contesto agricolo. Il sesto di impianto, in virtù della funzione di schermo assunta dalla vegetazione, potrà andare in deroga alle misure del Regolamento del Verde ed essere a densità maggiore di quanto previsto dalle Norme; le distanze tra le piante arboree al contrario non potranno essere superiori agli 8 metri. La fascia verde dovrà essere completata con siepi schermanti informali, polispecifiche e autoctone. Al fine di non ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione, tenendo conto della profondità delle corsie di accesso e di uscita ossia dell'area dello spartitraffico (disciplinato dall'art. 8 c. 9 dei Criteri), le piantagioni dovranno essere impiantate oltre tale profondità.

La fascia verde di mitigazione dovrà ovviamente essere correttamente mantenuta per tutto il periodo di permanenza dell'impianto, provvedendo nel tempo anche agli interventi di sostituzione e reimpianto eventualmente necessari.

È inoltre fortemente consigliata la realizzazione di un tetto verde sulle coperture

piane dei punti ristoro e delle tettoie di protezione delle pompe di distribuzione del carburante.

V-7 via G. Marescotti (angolo via Villanova)

Mobilità

Gli accessi agli impianti di distribuzione previsti sulla via Marescotti dovranno essere realizzati nel rispetto di quanto previsto dall'art. 45 comma 3 del vigente Codice della Strada - Regolamento di Esecuzione. Pertanto, qualora non dovesse risultare possibile l'unificazione dei percorsi di accesso o la realizzazione di strade parallele tenuto conto delle limitazioni dovute alla situazione morfologica, tali accessi dovranno essere posti fra loro a una distanza non inferiore a 100 m. La progettazione dovrà quindi avvenire localizzando gli accessi ad una distanza di 50 metri dal confine con l'impianto di distribuzione adiacente ovvero, in accordo tra le parti, con differente misura purché sia garantito il distanziamento minimo di 100 metri previsto dal Codice della Strada.

Rumore

Nella valutazione dell'impatto acustico si dovranno considerare anche le sorgenti sonore previste all'interno della limitrofa proposta V-6 via Marescotti. Qualora tale dato non sia disponibile, dovranno essere ipotizzate delle sorgenti sonore tipiche di questi impianti.

Acque superficiali

L'impianto di distribuzione carburanti potrà essere servito, per il solo uso civile, dalla rete acquedottistica posta su via Marescotti mediante un'estensione della rete di circa 200 m.

Tutti gli scarichi di acque nere provenienti dall'impianto di distribuzione carburanti dovranno essere recapitati al collettore di acque miste di tipo ONI esistente su via Villanova mediante estensione di rete di circa 200 m di lunghezza.

Verde

Al fine di ridurre l'impatto sul verde esistente e sull'area agricola circostante, si prescrive la realizzazione di una fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 10 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica. La realizzazione di tale fascia verde dovrà prevedere la messa a dimora di specie arboree di prima grandezza, con elevate caratteristiche di trattenimento inquinanti, possibilmente a rapido accrescimento e adatte al contesto agricolo. Il sesto di impianto, in virtù della funzione di schermo assunta dalla vegetazione, potrà andare in deroga alle misure del Regolamento del Verde ed essere a densità maggiore di quanto previsto dalle Norme; le distanze tra le piante arboree al contrario non potranno essere superiori agli 8 metri. La fascia verde dovrà essere completata con siepi schermanti informali, polispecifiche e autoctone. Al fine di non ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a

salvaguardare la sicurezza della circolazione, tenendo conto della profondità delle corsie di accesso e di uscita ossia dell'area dello spartitraffico (disciplinato dall'art. 8 c. 9 dei Criteri), le piantagioni dovranno essere impiantate oltre tale profondità. La fascia verde di mitigazione dovrà ovviamente essere correttamente mantenuta per tutto il periodo di permanenza dell'impianto, provvedendo nel tempo anche agli interventi di sostituzione e reimpianto eventualmente necessari. È inoltre fortemente consigliata la realizzazione di un tetto verde sulle coperture piane dei punti ristoro e delle tettoie di protezione delle pompe di distribuzione del carburante.

5 PIANO DI MONITORAGGIO

In considerazione della tipologia di attività inserite nel presente Poc, il Piano di monitoraggio verrà svolto dal proponente in riferimento alla componente acque sotterranee, così come già specificato nelle Misure di sostenibilità comuni e nel seguito riportato:

“Esecuzione di un monitoraggio delle acque di falda in almeno un piezometro all'interno del lotto di intervento, posto nell'immediata valle idrogeologica rispetto ai serbatoi, con frequenza minima semestrale ed almeno sui seguenti parametri: Idrocarburi totali espressi come n-esano, Benzene, Toluene, Etilbenzene, Stirene, Xilene e MTBE. L'esito di tali verifiche dovrà essere trasmesso al Comune di Bologna, all'ARPAE e agli altri enti di controllo a seguito di semplice richiesta. Gli stessi Enti potranno prescrivere in ogni momento modifiche a tale monitoraggio, per quanto riguarda i punti di campionamento, la frequenza e il profilo chimico”.

Non si ritengono necessari, per quanto a conoscenza in questa fase di pianificazione, ulteriori monitoraggi, che potranno essere richiesti nell'ambito del rilascio del titolo abilitativo.

6 SINTESI NON TECNICA DELLA VALSAT

Premessa

Il presente documento “Sintesi non tecnica” viene redatto in base alle procedure definite dalla Delibera di Giunta Regionale n. 2170 del 21.12.2015 “Direttiva per lo svolgimento di funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della Lr n. 13 del 2015” e costituisce un elaborato annesso al documento di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Valsat).

La sintesi non tecnica è il documento divulgativo e sintetico dei contenuti della Valsat ed il suo obiettivo è quello di rendere più facilmente comprensibile, anche ad un pubblico di non addetti ai lavori, il processo di valutazione ambientale strategica.

Ai sensi del comma 2 dell’art. 5 della Lr 20/2000 e smi, il documento di Valsat deve essere parte integrante del Piano adottato e approvato.

La procedura di Valsat è finalizzata a valutare gli effetti significativi sull’ambiente e sul territorio che possono derivare dall’attuazione dei piani, nonché a descrivere e valutare i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli.

Iter di formazione del Poc

In data 20 gennaio 2015, con delibera di Giunta prog. n. 5/2015, è stato approvato lo schema di *“Avviso pubblico per la raccolta e selezione di manifestazioni di interesse degli interventi da programmare nel Piano Operativo Comunale sulla localizzazione degli impianti di distribuzione carburante ad uso pubblico (Poc) ai sensi dell’art. 30, comma 10, della LR 20/2000”*, pubblicato poi in data 29 gennaio 2015.

Il Comune di Bologna, con delibera di Consiglio OdG n. 304/2012 del 29 ottobre 2012, aveva approvato i *“Criteri per la localizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti, norme tecniche e procedurali per l’installazione ed il funzionamento degli stessi e per la gestione degli impianti esistenti”*, dando attuazione a quanto stabilito dalla Regione con la delibera n. 208 del 5 febbraio 2009.

In risposta all’avviso sono pervenute 21 manifestazioni di interesse. È stato svolto un percorso istruttorio che ha comportato l’esclusione di una parte delle proposte, come meglio dettagliato nella Relazione illustrativa; alla conclusione di tale

percorso risulta che oggetto del presente piano è la localizzazione delle seguenti proposte:

- V-1 via M. E. Lepido
- V-2 viale A. De Gasperi
- V-3 via C. Colombo
- V-4 viale Europa
- V-5 via E. Mattei
- V-6 via G. Marescotti
- V-7 via G. Marescotti (angolo via Villanova)

Il documento di Valsat, come dettagliato nella Dichiarazione di sintesi, è stato modificato in recepimento delle osservazioni dei privati e dei pareri ricevuti da parte degli enti competenti e delle riserve della Città metropolitana di Bologna.

Metodologia di valutazione

Confermando l'impianto metodologico già utilizzato nelle valutazioni del Psc e dei Piani Operativi inerenti specifici interventi, sono state trattate le diverse matrici ambientali.

Nel rispetto del principio di “non duplicazione” delle procedure (articolo 5 comma 3 Lr 20/2000 e smi), la valutazione della sostenibilità ambientale del Poc tiene conto delle valutazioni sugli effetti ambientali già operate per il Psc.

È stato inoltre analizzato il sistema dei vincoli e delle tutele, così come riportato nella Carta Unica del Territorio - Tavola dei Vincoli, esplicitando una sintetica nota di analisi degli elementi interessati (Verifica di compatibilità).

A tale scopo sono state esaminate tutte le tavole che riguardano le tutele:

- Risorse idriche e assetto idrogeologico;
- Stabilità dei versanti;
- Elementi naturali e paesaggistici;
- Testimonianze storiche e archeologiche;
- Rischio sismico;

e tutte le tavole che riguardano i vincoli:

- Infrastrutture, suolo e servitù;
- Infrastrutture per la navigazione aerea;
- Elettromagnetismo.

Oltre alla Tavola dei Vincoli, è stata considerata anche la “Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il

Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGRA).

Tale Variante non è ancora stata recepita nella Tavola dei Vincoli poiché è di recente approvazione (Delibera CI n. 3/1 del 7 novembre 2016 - approvata, per il territorio di competenza, dalla Giunta Regionale Emilia-Romagna con deliberazione n. 2111 del 05.12.2016; pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n. 375 del 15.12.2016).

Per la valutazione delle componenti ambientali sono stati analizzati i seguenti temi:

- mobilità;
- rumore;
- acque superficiali;
- suolo, sottosuolo e acque sotterranee;
- verde;
- energia;
- elettromagnetismo;
- rifiuti.

Il documento di Valsat risulta così strutturato:

- *descrizione dello stato attuale delle aree e dei possibili impatti*, dove vengono fornite, per ogni localizzazione, una descrizione dello stato attuale dell'area, anche per gli aspetti ambientali, e una valutazione degli impatti che potrebbero derivare dall'attuazione dell'intervento;
- *verifica di conformità a vincoli e prescrizioni*, come sopra descritta;
- *misure di sostenibilità*, dove sono elencate sia le misure di sostenibilità comuni a tutte le localizzazioni, sia quelle aggiuntive specifiche per alcune aree;
- *piano di monitoraggio*

Stato attuale delle aree e dei possibili impatti e verifica di conformità a vincoli e prescrizioni

Per ogni localizzazione è stata redatta una descrizione dello stato attuale dell'area, riportando una figura con la localizzazione sul territorio, sono stati anche descritti i principali aspetti ambientali interessati dalla trasformazione e una valutazione degli impatti che potrebbero derivare dall'attuazione dell'intervento. Al fine di non duplicare inutilmente le informazioni, si rimanda al capitolo della Valsat “Descrizione dello stato attuale delle aree e dei possibili impatti”.

È stata inoltre svolta la verifica di conformità ai vincoli e tutele riguardanti tutte le

localizzazioni in esame. La verifica di conformità è stata eseguita in applicazione dell'art. 19 comma 3 quinquies della LR 20/00 e smi. In particolare è stato analizzato il sistema dei vincoli e delle tutele, così come riportato nella Carta Unica del Territorio - Tavola dei Vincoli (aggiornamento approvato con Delibera OdG n. 200/2015 in vigore dal 25.04.2015), ed è stata esplicitata una nota di analisi per evidenziare se i vincoli e le tutele presenti sulle aree interessate dalle specifiche localizzazioni comportano delle limitazioni o prescrizioni per l'attuazione degli interventi. Per l'analisi dettagliata si rimanda al relativo capitolo della Valsat "Verifica di conformità a vincoli e prescrizioni".

Sintesi delle misure di sostenibilità e delle opere di mitigazione e compensazione previste

Le valutazioni svolte per ciascuna localizzazione hanno portato ad individuare delle Misure di sostenibilità comuni per alcune componenti ambientali, riportate nel seguito; per alcuni interventi esse sono implementate con ulteriori specifiche misure, come riportate nelle relative schede.

Oltre alle Misure di sostenibilità che seguono, la progettazione degli interventi deve tenere conto anche delle prescrizioni derivanti dai vincoli e dalle tutele, così come esplicitate nel capitolo precedente.

Si dovrà dare dimostrazione del rispetto delle Misure di sostenibilità nella fase di richiesta del titolo abilitativo.

Misure di sostenibilità comuni

Mobilità

Il Codice della Strada, all'art. 24 comma 1, definisce le "pertinenze stradali" come quelle parti della strada destinate in modo permanente al servizio o all'arredo funzionale di essa. Gli impianti di distribuzione carburanti fanno parte delle pertinenze stradali e vengono definiti, sempre all'art. 24 comma 4 del Codice, come "pertinenza di esercizio stradale".

Pertanto, in merito all'accessibilità carrabile agli impianti di progetto, si precisa che le localizzazioni insistenti su strade classificate "di scorrimento" dovranno rispettare i seguenti accorgimenti in base alla soluzione progettuale adottata:

- qualora l'impianto sia direttamente accessibile dalla viabilità principale secondo quanto previsto dal Regolamento Passi Carrabili PG n. 284002/2012 art. 1 comma 5, gli accessi dovranno essere progettati prevedendo la realizzazione di idonee corsie di accelerazione e decelerazione dimensionate coerentemente ai Criteri per la realizzazione di

nuovi impianti di distribuzione dei carburanti PG n. 219377/2012, verificando preventivamente l'eventuale disponibilità di aree limitrofe alla proprietà qualora necessario al soddisfacimento di tali requisiti;

- qualora l'impianto sia accessibile tramite passo carrabile costituito da strada laterale di servizio secondo quanto previsto dal Regolamento Passi Carrabili PG n. 284002/2012 art. 2 comma 2, questa dovrà essere conformata in modo coerente ai criteri previsti dal vigente Codice della Strada con particolare riferimento all'art. 217 del relativo Regolamento di Esecuzione ("Inscrivibilità in curva dei veicoli – Fascia di Ingombro"), impedendo la svolta a sinistra e conformando l'immissione in modo coerente alle caratteristiche di viabilità.

Per quanto afferente le localizzazioni accessibili da strade non di scorrimento, si prescrive che i passi carrabili siano collocati ad una distanza non inferiore a metri 12 dalle intersezioni stradali per quanto afferente l'ambito urbano, e ad una distanza non inferiore a metri 30 per quanto afferente l'ambito extraurbano (art. 5 commi 1 e 2 del vigente Regolamento Passi Carrabili PG n. 284002/12).

Nell'ambito delle verifiche del titolo abilitativo dovranno essere risolte tutte le eventuali interferenze sia con la viabilità esistente sia con i progetti previsti dall'Amministrazione, prevedendo a carico del proponente, quando necessario, opere di miglioramento/adeguamento della viabilità esistente (ad esempio messa in sicurezza delle manovre di svolta, ricucitura di percorsi pedonali e/o ciclabili, risoluzione interferenze con percorsi ciclo-pedonali e fermate bus esistenti, ecc.).

In riferimento alle possibili interferenze con previsioni di progetto del Comune di Bologna si segnalano, ad esempio, gli interventi di via Enrico Mattei, via Marco Emilio Lepido e via Cristoforo Colombo, che interferiscono con ipotesi progettuali relative ai percorsi ciclabili. Pertanto, andranno risolte tutte le interferenze del caso prevedendo, se necessario, delle fasce di rispetto stradale da mettere a disposizione tra il limite esterno della banchina pavimentata attuale e il fronte dell'intervento.

Rumore

In fase di richiesta del titolo abilitativo, deve essere presentata una documentazione di impatto acustico (Doima), redatta secondo i criteri stabiliti dalla DGR 673/04 e dalla Classificazione acustica, finalizzata a valutare le ricadute acustiche dell'intervento nei confronti dei ricettori limitrofi.

Nello specifico, dovrà essere caratterizzato il clima acustico attuale dell'area tramite opportuni rilievi fonometrici.

In funzione delle sorgenti previste (es: impianti di autolavaggio, stazione compressione metano, impianti tecnici, ecc.) dovrà essere dimostrato, presso i ricettori potenzialmente impattati e per entrambi i periodi di riferimento, il rispetto

dei limiti assoluti e differenziali di immissione sonora, questi ultimi da valutarsi nelle condizioni di massimo disturbo (ossia considerando il funzionamento a regime di tutti gli impianti in occasione dell'ora di massima del traffico veicolare).

In merito ai livelli assoluti di immissione sonora, i limiti dovranno riferirsi a quelli della UTO di appartenenza del ricettore, senza quindi considerare quelli associati a eventuali fasce di pertinenza che, in base alla normativa, riguardano unicamente il rumore indotto dalle rispettive infrastrutture (e non le sorgenti puntuali impiantistiche).

Qualora venisse stimato il superamento dei limiti normativi, dovranno essere individuate le opportune misure/opere di mitigazione acustica.

Acque superficiali

Risparmio idrico

Il progetto dovrà perseguire l'obiettivo di un consumo idrico ridotto (livello base ai sensi della Scheda Tecnica di dettaglio Requisito E9.1 del Rue), grazie anche al recupero delle acque meteoriche dei coperti e delle superfici non contaminate per il riuso interno/esterno all'edificio, come prescritto dall'art. 56 del Rue.

Le strategie che si intenderanno adottare relativamente al risparmio e riuso delle acque dovranno essere sviluppate e descritte nella fase di presentazione dei titoli abilitativi.

Reti separate

Le misure di sostenibilità per la tutela qualitativa delle acque reflue dovranno prevedere la realizzazione di reti separate, come da requisito A5.1 comma 1 dell'art. 55 del Rue.

Le *acque nere* dovranno essere collettate in pubblica fognatura; qualora l'area interessata dal progetto non risulti servita da pubblica fognatura (in base all'art. 36 del Regolamento del Servizio Idrico Integrato), non sarà concessa alcuna deroga.

Le *acque di origine meteorica* dovranno essere a loro volta separate tra quelle dei coperti e delle superfici non contaminate (acque bianche) da quelle di dilavamento di aree che potrebbero trasportare sostanze inquinanti.

Dovrà essere redatto un Piano di gestione delle acque meteoriche di dilavamento, ai sensi delle DGR 286/05 e 1860/06, che permetta di individuare e limitare le zone soggette al trattamento da quelle non soggette a detto trattamento e per le quali è possibile prevedere che siano permeabili, semipermeabili, con un conseguente riuso, dispersione negli strati superficiali del suolo o il recapito in corpo superficiale.

Le *acque bianche non contaminate* dovranno essere raccolte in una vasca di recupero e riutilizzate. Il troppo pieno, previa laminazione, dovrà essere recapitato in un corpo idrico superficiale, o nel più vicino fosso stradale, previo parere di

fattibilità dell'amministrazione comunale nel caso di recapito nel fosso stradale⁴ o del parere idraulico del gestore nel caso di recapito in corpo idrico⁵.

Le *acque meteoriche potenzialmente contaminate* dovranno recapitare ad un impianto di trattamento conforme a quanto dettato dalle DGR 286/05 e DGR 1860/06, per il quale dovrà essere previsto il controllo in remoto, qualora l'impianto non risulti presidiato. Lo scarico di tali acque sarà soggetto ad autorizzazione in base al DLgs 152/06 e dovrà recapitare alla rete fognaria.

Nel caso in cui non si riescano a recapitare le acque meteoriche in adeguato corpo idrico superficiale, se ne dovrà dare adeguata dimostrazione e queste potranno essere collettate alla rete fognaria delle acque miste, sempre previa idonea laminazione, e previo parere del gestore Hera Spa.

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 4.8 del Titolo 4 – del PTCP, dovrà essere prevista la laminazione delle acque meteoriche di dilavamento delle superfici impermeabili prevedendo 500 metri cubi per ettaro di superficie territoriale, ad esclusione delle superfici permeabili destinate a verde compatto, nelle aree ricadenti nell'Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura (tale esclusione non vale nel bacino del Navile e Savena Abbandonato, che è regolato dalle misure più restrittive previste dal Piano Stralcio per il sistema idraulico "Navile-Savena Abbandonato") e acquisito il parere dell'ente gestore del corpo idrico ricevente.

In merito alla laminazione si precisa che:

- nel calcolo del volume necessario per la laminazione non potrà concorrere il volume della vasca destinata al riutilizzo;
- dovrà essere chiaramente individuata l'area per la realizzazione della vasca di laminazione;
- la rete separata delle acque meteoriche di dilavamento dovrà essere dotata di sistema di grigliatura prima dell'immissione nella vasca di laminazione (quale sistema di blocco/captazione di eventuali solidi/oggetti -mozziconi, cartacce ecc); dovrà inoltre essere posizionato un sistema di chiusura dello scarico (saracinesca ecc) prima dell'immissione nel corpo idrico recettore da attivarsi facilmente in caso di eventi accidentali;
- la laminazione dovrà prevedere lo svuotamento completo della vasca;
- qualora il fondo della vasca di laminazione venga a trovarsi ad una distanza dal livello massimo di falda inferiore ad un metro, la stessa dovrà essere impermeabilizzata con telo HDPE, teli bentonitici o con argilla compatta. Il livello massimo di falda dovrà essere verificato e riportato nella relazione geologica. In tal caso la superficie della vasca di laminazione non potrà essere considerata permeabile e/o verde;

4 Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture

5 Consorzio della Bonifica Renana

- dovrà essere redatto un piano di gestione della vasca di laminazione al fine di una corretta gestione e manutenzione della stessa (pulizia, sfalcio, risagomatura ecc) per il mantenimento dell'invaso necessario alla laminazione, delle caratteristiche idrauliche e di qualità delle acque e individuato un soggetto (formale) a cui rimarrà in carico tale vasca. Dovranno inoltre essere garantiti gli accessi all'area di laminazione per le operazioni di controllo e di manutenzione necessari.

Eventuali collegamenti a reti fognarie ed acquedottistiche su strade della Città Metropolitana saranno subordinati all'ottenimento dell'autorizzazione del Servizio Viabilità dell'Ente competente.

I manufatti per l'alloggiamento dei misuratori di portata dovranno essere collocati sul confine di proprietà, all'esterno dei fabbricati e dal perimetro di locali interrati. Le misure interne minime e l'ubicazione degli stessi saranno comunicate dal tecnico incaricato Hera in fase di sopralluogo.

Eventuali richieste di allacciamenti alla rete acquedottistica, per usi diversi da quello civile, dovranno essere valutati specificatamente dal gestore Hera.

Rispetto alla *“Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGRA), come già indicato nel paragrafo “Verifica di conformità a vincoli e prescrizioni”, poiché le aree interessate dalle trasformazioni ricadono tutte nello scenario di pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”, nella fase di richiesta del titolo abilitativo dovranno essere verificate le condizioni di sicurezza delle opere rispetto agli scenari di allagamento del PGRA e l'assenza di aggravamento delle condizioni di pericolosità e rischio. Dovranno inoltre definirsi le opere necessarie per la messa in sicurezza degli impianti e dei depositi carburanti.*

Prima dell'attivazione degli scarichi e degli impianti dovrà essere richiesta l'Autorizzazione Unica Ambientale ed effettuato idoneo collaudo; ARPAE verificherà le suddette prescrizioni in fase di AUA e/o di collaudo.

L'immissione delle acque reflue industriali, assimilate ed assimilabili alle acque reflue domestiche e meteoriche, nelle reti fognarie gestite da Hera, è ammessa nel rispetto della tabella 3, di cui all'allegato 3 del Regolamento del Servizio Idrico Integrato, purché i relativi titolari siano muniti di autorizzazione ai sensi del DLgs 152/2006 e del Regolamento del Servizio Idrico Integrato.

Suolo, sottosuolo e acque sotterranee

L'intervento si caratterizza per un impatto non mitigabile derivante dal consumo di

suoli ancora integri e produttivi da un punto di vista agricolo.

Considerando che il nuovo impianto di distribuzione carburanti si inserisce in un contesto prevalentemente agricolo con suoli ancora produttivi e non antropizzati, deve essere contenuto il rischio di inquinamento dei suoli e delle acque sotterranee che potrebbe derivare da perdite dei serbatoi, delle reti tecnologiche o da sversamenti accidentali, garantendo altresì la possibilità di adottare interventi tempestivi di disinquinamento.

Si forniscono pertanto le seguenti prescrizioni:

1. Tutti i serbatoi dovranno essere realizzati secondo una delle seguenti modalità:
 - a doppia parete e con sistema di monitoraggio in continuo delle perdite,
 - a parete singola all'interno di una cassa di contenimento in calcestruzzo, ispezionabile e rivestita internamente con materiale impermeabile, con monitoraggio in continuo delle perdite.
2. Realizzazione di almeno tre piezometri all'interno del lotto di intervento, già attrezzati per essere idonei all'adozione delle prime misure di disinquinamento della prima falda attraverso l'emungimento in caso di perdite o sversamenti accidentali. Le modalità di realizzazione dei piezometri prescritti dovranno essere tali da non creare vie di migrazione critiche fra la superficie e gli acquiferi profondi e ulteriori vie di connessione potenziali tra i diversi acquiferi.
3. Esecuzione di un monitoraggio delle acque di falda in almeno un piezometro all'interno del lotto di intervento, posto nell'immediata valle idrogeologica rispetto ai serbatoi, con frequenza minima semestrale ed almeno sui seguenti parametri: Idrocarburi totali espressi come n-esano, Benzene, Toluene, Etilbenzene, Stirene, Xilene e MTBE. L'esito di tali verifiche dovrà essere trasmesso al Comune di Bologna, all'ARPAE e agli altri enti di controllo a seguito di semplice richiesta. Gli stessi Enti potranno prescrivere in ogni momento modifiche a tale monitoraggio, per quanto riguarda i punti di campionamento, la frequenza e il profilo chimico.
4. In fase esecutiva, ai fini della riduzione del rischio sismico, dovrà essere tenuta in debita considerazione la coincidenza delle frequenze di risonanza tra il suolo e le strutture in progetto. Le nuove opere dovranno essere progettate e realizzate in conformità con quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 17 gennaio 2018 "Aggiornamento delle 'Norme Tecniche per le Costruzioni".
5. in merito alle Terre e Rocce da scavo, si richiede di valutare la gestione ai sensi del DPR 120/2017.

Energia

Ai fini della sostenibilità dell'intervento deve essere perseguita l'autosufficienza energetica dell'impianto mediante misure di risparmio energetico e di produzione di energia da fonti rinnovabili. In particolare gli edifici presenti dovranno raggiungere almeno la classe di prestazione energetica "A2" come definita dalla norma regionale vigente e, se realizzati dopo il 1° gennaio 2019, dovranno avere le caratteristiche di edifici ad energia quasi zero (NZEB). Inoltre deve essere installato un impianto fotovoltaico di potenza pari ad 8 kWp per la produzione di energia elettrica. Nel caso di totale o parziale impossibilità tecnica la dotazione si ritiene soddisfatta anche con la dotazione in quote equivalenti in potenza di un impianto di microcogenerazione o la partecipazione ad impianti ad energia rinnovabile siti nel territorio comunale. Inoltre per il condizionamento estivo dovranno essere adottati dispositivi ad alta efficienza energetica, ovvero sistemi di condizionamento con indici di efficienza energetica $EER > 4$ (EER "Energy Efficiency Ratio") e sistemi di controllo degli apporti di energia termica in regime estivo. Infine dovrà essere prevista l'installazione, negli impianti per l'illuminazione, di idonei dispositivi, tra loro compatibili, capaci di limitare l'uso di energia e dovranno essere applicate le norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico riguardanti gli impianti di illuminazioni posti all'aperto in base alla DGR 1688/13, che detta le regole di applicazione della Lr 19/03.

Elettromagnetismo

Alte Frequenze

Al momento dell'ottenimento dei titoli abilitativi dovrà essere valutata la compatibilità dell'impianto di progetto con eventuali impianti dedicati alla telefonia mobile esistenti o di nuova realizzazione (impianti che abbiano presentato domanda di autorizzazione antecedentemente alla presentazione della richiesta del titolo abilitativo).

Basse Frequenze:

Ove presenti, è necessario valutare le eventuali interferenze tra le linee elettriche e le opere in progetto.

Per il rispetto degli obiettivi di qualità di cui al DPCM 8.7.2003, le aree di progetto in cui è prevista la permanenza di persone per periodi giornalieri superiori a 4 ore giornaliere, devono essere esterne:

alle fasce di rispetto delle linee AT e MT, determinate dal Gestore della rete elettrica;
alle DPA associate alle cabine di trasformazione.

Le fasce di rispetto associate agli eventuali nuovi elementi della rete di distribuzione dell'energia elettrica – nel rispetto dei valori di 3 microT – non si dovranno sovrapporre nè ad ambienti/aree in cui è prevista la permanenza di persone per periodi giornalieri superiori a 4 ore, nè ad aree di proprietà di terzi.

Rifiuti

In sede di permesso di costruire dovrà essere presentata la scheda di dettaglio del Rue dE 10.1 al fine di potere verificare l'adeguatezza o la necessità di adeguamenti del servizio di raccolta rifiuti esistente

Fase di cantiere

In fase di cantierizzazione dovranno essere attuate le procedure necessarie di gestione finalizzate all'abbattimento delle polveri e alla gestione degli eventuali scarichi di acque reflue industriali e/o di acque reflue di dilavamento e/o acque di aggettamento in acque superficiali e nel reticolo scolante e/o nella fognaria pubblica. Tali scarichi dovranno essere preventivamente Autorizzati ai sensi del Dlgs 152/06 e s.m.i. e del Regolamento del Servizio Idrico Integrato.

Misure di sostenibilità specifiche

Per ogni singolo intervento vengono poi individuate ulteriori specifiche condizioni di sostenibilità descritte dettagliatamente nel relativo capitolo della Valsat “Misure di sostenibilità per le specifiche localizzazioni”.

Piano di monitoraggio

In considerazione della tipologia di attività inserite nel presente POC, il Piano di monitoraggio verrà svolto dal proponente in riferimento alla componente acque sotterranee, così come già specificato nelle Misure di sostenibilità comuni e nel seguito riportato:

“Esecuzione di un monitoraggio delle acque di falda in almeno un piezometro all'interno del lotto di intervento, posto nell'immediata valle idrogeologica rispetto ai serbatoi, con frequenza minima semestrale ed almeno sui seguenti parametri: Idrocarburi totali espressi come n-esano, Benzene, Toluene, Etilbenzene, Stirene, Xilene e MTBE. L'esito di tali verifiche dovrà essere trasmesso al Comune di Bologna, all'ARPAE e agli altri enti di controllo a seguito di semplice richiesta. Gli stessi Enti potranno prescrivere in ogni momento modifiche a tale monitoraggio, per quanto

riguarda i punti di campionamento, la frequenza e il profilo chimico”.

Non si ritengono necessari, per quanto a conoscenza in questa fase di pianificazione, ulteriori monitoraggi, che potranno essere richiesti nell'ambito del rilascio del titolo abilitativo.