

Pratica ARPAE – SAC Bologna n. 35102/2018

PROCEDURA VAS/ValSAT art. 18 LR 24/2017

***Istruttoria di VAS/ValSAT sulla variante urbanistica al PSC e al RUE del Comune di Calderara di Reno, secondo il procedimento unico di cui all'art. 53, comma 1, lett. b), L.R. n. 24/2017, per l'approvazione del Progetto per la realizzazione di un parcheggio privato custodito e di un piazzale a servizio dei fabbricati ad uso produttivo delle Società Italeri SpA e UPS srl, in Via Pradazzo 6/b e 6/d a Calderara di Reno***

**Autorità competente: Città metropolitana di Bologna**

**Autorità procedente: Comune di Calderara di Reno (BO)**

### **RELAZIONE ISTRUTTORIA**

Premesso che:

- in data 5/10/2018, con comunicazione allegata al PGB0/2018/23273, il Comune di Calderara di Reno ha indetto la conferenza dei servizi decisoria ai sensi degli artt. 14bis comma 7 e 14ter della L.R. 241/90 e smi e smi, in forma simultanea e in modalità sincrona per l'approvazione del progetto in oggetto e della correlata proposta di variante allo strumento urbanistico vigente ai sensi dell'art. 53 della legge regionale n. 24 del 21 dicembre 2017, per il giorno 24/10/2018;
- in data 29/10/2018, con comunicazione in atti al PGB0/2018/25609, la Città Metropolitana di Bologna ha inviato al Comune di Calderara di Reno una richiesta di integrazioni nell'ambito della Conferenza dei servizi decisoria;
- in data 19/11/2018 E 21/11/2018, con comunicazione in atti al PGB0/2018/27196 e al PGB0/2018/27420, il Comune di Calderara di Reno ha inviato le integrazioni richieste;
- nell'ambito del suddetto procedimento, la Città metropolitana è chiamata ad esprimere il Parere motivato sul documento di Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat) del procedimento in esame, avvalendosi dell'istruttoria di ARPAE, ai sensi della Deliberazione della Giunta Regione Emilia-Romagna n. 1795 del 31/10/2016;
- con comunicazione del 21/11/2018 in atti al PGB0/2018/27465, la Città metropolitana ha richiesto ad ARPAE - SAC Bologna la predisposizione della Relazione istruttoria propedeutica al Parere motivato, recante la proposta di parere in merito alla valutazione ambientale, entro la data del 4/12/2018;
- sono pervenuti i seguenti pareri dei soggetti competenti in materia ambientale come individuati dalla Autorità competente:
  - **HERA** (parere del 23/10/2018, allegato al PG n. 61338 della Città metropolitana);
  - **ARPAE Sezione prov.le di Bologna** (parere del 7/11/2018 allegato al PG n. 61338 della Città metropolitana);
  - **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio** (parere del 24/10/2018, allegato al PG n. 61338 della Città metropolitana);
  - **Consorzio della bonifica Renana** (parere del 8/11/2018 allegato al PGB0/2018/27196);
  - **Azienda USL di Bologna** (parere del 24/10/2018, allegato al PG n. 61338 della Città metropolitana);
  - **Aeroporto di Bologna S.p.A.** (parere del 7/11/2018, allegato al PG n. 61338 della Città metropolitana)

**tutto ciò premesso, si esprime di seguito la valutazione in merito agli effetti ambientali della della variante urbanistica al PSC e al RUE del Comune di Calderara di Reno, secondo il procedimento unico di cui all'art. 53, comma 1, lett. b), L.R. n. 24/2017, per l'approvazione del**

**Progetto per la realizzazione di un parcheggio privato custodito e di un piazzale a servizio dei fabbricati ad uso produttivo delle Società Italeri SpA e UPS srl, in Via Pradazzo 6/b e 6/d a Calderara di Reno**

**SINTESI DEI DOCUMENTI PUBBLICATI**  
(RELAZIONE ILLUSTRATIVA - RAPPORTO AMBIENTALE - PIANO DI MONITORAGGIO)

OGGETTO della variante

La variante riguarda un'area attualmente classificata come Zona Agricola AAP (artt. 48 e 52 RUE) Ambito agricolo periurbano e prevede la sua riclassificazione come Zona AP\_0, Area di interesse ambientale in ambiti produttivi ad assetto urbanistico consolidato (normato dall'art. 41 del RUE) per destinarla alla realizzazione di n. 2 piazzali da adibire alla sosta degli automezzi ed area di manovra per il carico e scarico delle merci a servizio delle ditte Italeri e UPS.

In particolare si prevede la realizzazione di:

- un piazzale ad uso parcheggio in fregio a via Pradazzo, accessibile dall'attuale strada privata, che verrà adeguata al fine di permettere un appropriato accesso e fruibilità dei mezzi;
- un piazzale adiacente al fabbricato esistente ad uso produttivo gestito dalla società UPS srl, al fine di migliorare l'accesso al capannone stesso e facilitare le manovre degli automezzi;

per un totale di 89 posti per mezzi pesanti.

L'area sarà recintata mediante rete metallica e l'accesso al parcheggio (privato) sarà dotato di cancello metallico e sorvegliato al fine di garantire la massima sicurezza agli operatori; è infatti prevista anche la realizzazione di un manufatto di circa 20 m<sup>2</sup> di SU a pianta rettangolare ad uso guardiola, dotato di servizi igienici per il custode ed anche dei conferitori/autisti.

**DATI URBANISTICI DELL'INTERVENTO**

Il documento di Valsat confronta la versione del progetto oggetto della presente valutazione con una versione presentata precedentemente. Nella versione precedente, l'area destinata a piazzale/parcheggi era pari a 12.308 m<sup>2</sup> e quella destinata a verde pertinenziale era pari a 1.599 m<sup>2</sup>.

Nella versione oggetto della presente valutazione, di novembre 2018, la ST rimane 18.235 m<sup>2</sup>, come nella versione precedente, ma cambia il rapporto tra superficie dei parcheggi/piazzali e superficie a verde pertinenziale:

verde metà fosso	66 m <sup>2</sup>
piazzale / parcheggi	9.200 m <sup>2</sup>
vasca di laminazione	1.224 m <sup>2</sup>
verde pertinenziale 100 m <sup>2</sup> (guardiola) + 590 m <sup>2</sup> (piazzale) + 3.950 m <sup>2</sup> (intorno vasca lam.) + 132 m <sup>2</sup> (prosp. Fosso)	4.772 m <sup>2</sup>
strada privata in progetto	492 m <sup>2</sup>
strada privata esistente	2.508 m <sup>2</sup>

E' inoltre previsto di realizzare la guardiola di circa 25 m<sup>2</sup> esterni per il controllo degli accessi

che includa un servizio igienico con piccola zona dotata di distributori automatici a servizio degli autisti / conferitori.

#### VINCOLI

AAP "Area agricola periurbana" (ART. 111 di PTCP e ambito di RUE – vd. pagg. 23, 26 e 32)

"Area di ricarica di falda - Settore di ricarica di tipo B" (art. 56 NTA PSC e tav. 2b di PTCP)

"Connettivo ecologico diffuso periurbano" (art. 40.3 NTA di PSC e art. 3.5 di PTCP)

Salvaguardia aeroportuale (art. 65 NTA di PSC). Quota: 81.67 m

"A - Area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche" (vd. Tav. 2c di PTCP)

"Ambito di controllo degli apporti acqua in pianura" (art. 4.8 di PTCP)

Riguardo al rischio idraulico il documento di Valsat riporta che:

- "Viene svolta anche la verifica di conformità del presente progetto rispetto alla Variante PSAI/PGRA 2016" e "Dalle tavole del PSAI 2016, ad ogni modo, l'area non ricade all'interno di fase o vincoli di tutela"
- "per quanto attiene la verifica di conformità della presente proposta rispetto alla "Variante di Coordinamento tra il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni ed il Piano stralcio per il Rischio Idrogeologico", riferendosi al RSP ovvero al Reticolo Secondario di Pianura l'area di verifica ricade in P2 – M Alluvioni poco frequenti – tempo di ritorno tra 100 e 200 anni – media probabilità ed in R2 come rischio lineare (rischio medio) ed in R1 come rischio areale (rischio moderato o nullo)". Nella cartografia dei vincoli viene riportata solo la mappa del reticolo secondario.
- "E' in previsione l'adeguamento del PGRA è l'area andrà in P3, ma visto l'uso a parcheggio e piazzale, tali assegnazioni non denotano una effettiva pericolosità"

#### MOBILITA'

L'area che la variante converte da AAP ad AP\_0 costeggia una strada privata, laterale di via Pradazzo, nei civici nn. 6/b e 6/d.

A livello cartografico questo ramo interno privato è indicato come "Viabilità locale principale" nel suo percorso ai capannoni esistenti ed a servizio dei quali è, ma non è classificata come arteria viaria, in quanto privata.

Il documento di Valsat riporta che, allo stato attuale, di notte, quando la strada privata di accesso alle Ditte Italeri e UPS è resa inaccessibile, i bilici con le merci che arrivano in orario notturno attendono lungo il ciglio stradale di via Pradazzo, sui due lati, rendendo rischioso sia il riposo notturno dei conducenti che restano in cabina che delle merci. Ad oggi la situazione di posteggio esterno su via Pradazzo sta diventando simile a quella notturna, con molti mezzi posteggiati anche fra le ore 06-22 su strada.

Negli ultimi 10 anni tale situazione si è intensificata, infatti, con l'aumento dei trasporti su gomma e dei servizi di logistica, e si è resa impellente la necessità sia per ITALERI spa che per l'attuale logistica UPS srl in locazione al capannone di via Pradazzo n. 6/d di avere un luogo di parcheggio sicuro e agevole sia di giorno che la notte, possibilmente custodito per la salvaguardia di persone e merci.

Sempre secondo il documento di Valsat, "a seguito della realizzazione dei due piazzali previsti non si prevede che aumenti l'indotto di mezzi pesanti rispetto allo stato di fatto, in quanto i mezzi pesanti che già convergono su ITALERI spa e UPS srl resteranno invariati rispetto ad

oggi, ma invece che posteggiare o sostare o eseguire le manovre di inversione ed eventuale occasionale scarico per mancanza di spazio su sede stradale pubblica, si troveranno a svolgere le stesse attività sull'area privata interna oggi ampiamente insufficiente agli scopi di manovra e posteggio. Pertanto, viabilità e mobilità non subiranno variazioni di sorta rispetto ad oggi, né nel carico veicolare né nella morfologia delle strade locali”.

A seguito della realizzazione del piazzali verrà inserita adeguata segnaletica orizzontale e verticale nell'immissione della strada privata con via Pradazzo e si predisporranno le opere necessarie alla eventuale futura (oggi non prevista) realizzazione di illuminazione dell'area oggetto di intervento (parcheggio e strada di accesso).

L'accesso all'area privata ad oggi è con passo carrabile a filo strada di via Pradazzo, che verrà mantenuto ma arretrato di oltre 20 m rispetto al ciglio stradale in maniera da potere fare attendere un bilico in attesa dell'apertura dello stesso senza che questo sosti in parte in mezzo a via Pradazzo intralciandone il traffico pubblico.

## RUMORE

Il documento di Valsat indica che:

- la vigente Classificazione acustica comunale del 2009 vede la zona produttiva in classe acustica V (70/60 dBA giorno/notte) ed i ricettori più prossimi all'area di intervento a 250 m a Nord in classe acustica III (60/50 dBA giorno/notte).
- non vi è traffico indotto aggiuntivo rispetto allo stato attuale
- rispetto ai recettori sensibili più prossimi l'intervento non altererà lo stato acustico attuale in quanto le manovre di ingresso, uscita e inversione dei TIR avvengono già sull'area verde in proprietà e a seguito dell'intervento verranno semplicemente condotte sulla stessa area che sarà però asfaltata, con lo stesso numero di mezzi attuale.
- L'avvicinamento dei mezzi che di notte restano oggi su via Pradazzo e che si sposteranno nel parcheggio interno sarà massimo dell'ordine dei 40 m, per un incremento sonoro massimo alle residenze di via Garibaldi di 0,6-0,7 dB(A). Tale incremento sonoro manterrà i limiti di legge nella norma della classe acustica V dei 70/60 dB(A) giorno/notte come sono ad oggi e non sarà causa di incremento del criterio differenziale diurno dei 5 dB(A) e dei 3 dB(A) massimi ammessi dal DPCM 14/11/97.
- L'area che si prevede di convertire da AAP ad AP\_0 è già adiacente a zona produttiva consolidata, pertanto in essa viene mostrata nelle tavole di PSC dell'Associazione delle Terre d'Acqua la criticità per l'esposizione alle principali fonti esistenti di inquinamento acustico ed atmosferico, che la rendono non idonea alla localizzazione di usi sensibili quali residenze, scuole, ospedali, case di cura, etc. : ma il progetto propone in essa un parcheggio per mezzi pesanti, che non è né ricettore né tantomeno sensibile, pertanto coerente.

La documentazione presentata comprende una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà a firma del tecnico competente in acustica Marila Balboni, che assevera che:

- l'area che verrà convertita urbanisticamente da AAP ad AP\_0 è già di fatto utilizzata in tale maniera e l'intervento consiste solo nella sua asfaltatura, che a livello di indotto sonoro nulla altera rispetto allo stato attuale, implicando impatto acustico nullo sia in termini assoluti che differenziali ai sensi del DPCM 14/11/97,
- allo stato di progetto attuale l'intervento rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 8 della L. n. 447/1995 e dell'art. 10 della L.R. n. 15/2001 ma è da ritenersi esentato dall'obbligo di presentare la documentazione prevista in quanto “attività a bassa rumorosità” ricadente nell'Allegato B di cui all'art. 4 comma 1 del D.P.R. 227/2011, identificandola

nell'attività di supporto alle imprese (punto 13 nell'Allegato B del D.P.R. 227/2011) in quanto:

- vero è che si tratta di realizzare un parcheggio TIR a servizio di ITALERI spa e di UPS srl, però l'area che verrà convertita urbanisticamente da AAP ad AP\_0 è già di fatto utilizzata in tale maniera e l'intervento consiste solo nella sua asfaltatura, che a livello di indotto sonoro nulla altera rispetto allo stato attuale, implicando impatto acustico nullo sia in termini assoluti che differenziali ai sensi del DPCM 14/11/97,
- non vi è ampliamento di attività di sorta,
- nell'intorno dell'ampliamento NON vi sono ricettori sensibili di sorta, trovandosi lo stesso in area esclusivamente produttiva (Zona Industriale di via Pradazzo) e trovandosi le case più prossime ad oltre 250 m più a Nord dell'area di cambio di destinazione d'uso urbanistica - vd. Classificazione acustica comunale vigente del 2009 e di progetto alle pagg. 2-3).
- NON vi sono ricettori sensibili (abitazioni, scuole, ospedali) entro ben 250 m di distanza e che i più prossimi sono in fregio al ciglio stradale di via Garibaldi, arteria viaria ad elevato carico veicolare che maschera qualsiasi immissione sonora proveniente ad oltre 250 m di distanza, per cui l'impatto acustico, sia in termini assoluti che differenziali ai sensi della L. n.447/95, del DPCM 14/11/97 e della L.R. 15/2001, è automaticamente nullo.

## ARIA

Il documento di Valsat valuta che l'analisi dell'impatto atmosferico dell'intervento dà evidente esito POSITIVO in quanto:

- non si ha indotto o variazione della viabilità / mobilità attuale,
- non si introducono sorgenti atmosferiche puntuali / emissive nuove,
- si procederà all'asfaltatura dell'area agricola a piazzale e ad area parcheggio, il che eliminerà il sollevamento delle polveri (sia totali PTS che sottili PM10 e PM2,5) in occasione delle manovre e degli ingressi-uscite che vengono già ad oggi effettuati nella stessa zona/posizione; il tutto a totale abbattimento delle polveri sollevate, tant'è che nelle attività delle cave estrattive, per ovviare al problema sollevamento polveri da traffico di mezzi pesanti, viene appunto sempre richiesto di asfaltare tratti anche lunghi ed ampi di tragitti in cava/agricoli, pur perdendo superficie permeabile nell'intorno.

Quindi "Poiché, di fatto, il progetto consiste proprio nell'asfaltatura di un'area agricola privata oggi non utilizzata come tale ma impiegata per parcheggio e manovre di mezzi pesanti che deve necessariamente continuare a svolgersi in questa zona per la dislocazione degli stabilimenti di ITALERI spa e di UPS srl, si ha che l'impatto sulla componente atmosfera del progetto è positivo"

Inoltre: "oltre a realizzare piazzali asfaltati che elimineranno in fase di manovra i sollevamenti delle polveri oggi presenti, verrà introdotto verde arboreo distribuito a C lungo la zona verde pertinenziale che delimita il fosso di laminazione, per una lunghezza di circa 220 m, oltre che saranno previsti alberi posti nel verde alla guardiola che riprenderanno a "macchia" il verde spontaneo attuale intorno al rudere demolito, che mitigherà ulteriormente a livello atmosferico il progetto e apporterà miglioramenti in generale alla qualità all'area della zona. Questo intervento, più che compensativo sarà proprio migliorativo sia per il microclima locale ma anche per l'assorbimento di particolato e sostanze emissive generate dal traffico in questa Z.I."

Il documento di Valsat conclude che "l'intervento in oggetto (asfaltatura di area oggi sorgente emissiva di particolato che in futuro non lo sarà più) è coerente con il PGQA della provincia di

Bologna e con il PAIR 2020 e coerente con gli obiettivi di sostenibilità”.

## SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE

Il documento di Valsat riporta che “la zona è identificata dagli strumenti sovraordinati come segue:

Suolo e sottosuolo:

- "Area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche",
- "Aree caratterizzate dalla liquefazione molto probabile in caso di sisma - FS < 1" (vd. QC.6.T2 di PSC),

Acque:

- "Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura " (art. 4.8 del PTCP - vd. pag. 35),
- "Area di ricarica di falda tipo B" (artt. 5.2 e 5.3 del PTCP di cui a pag. 35-36 e QC.6.T1 di PSC),
- AREA P2 - M, area con pericolosità alluvioni poco frequente, con tempo di ritorno fra i 100 ed i 200 anni - media probabilità (PGRA e PSAI - vd. Immagine 5.1 per l'attuale)
- AREA R1 - Area con rischio moderato o nullo, sia areale che lineare (PGRA e PSAI – vd. Immagine 5.2 per l'attuale).

L'area oggetto dell'intervento si trova a poco più di 1,5 km ad Ovest del fiume Reno, ad una quota sul livello del mare di 34 m.

La superficie topografica ha una forma regolare con una falda immergente da SSE verso NNO e l'inclinazione della superficie mostra una pendenza di circa l'1,4%.

Data la posizione rispetto all'attuale corso del Fiume Reno, l'area può essere situata nella parte distale di un ampio conoide fluviale su cui sorge l'abitato di Calderara di Reno e buona parte della sua zona industriale.

La falda più superficiale non è stata rinvenuta durante l'esecuzione delle prove penetrometriche: la non presenza della falda è dovuta alla intensa antropizzazione della zona sia in ambito civile che in ambito industriale. Sono localizzati in questa zona, infatti sia pozzi industriali che i pozzi per acqua potabile della Hera. La falda freatica trova, poi, motivo di depressione anche dalla presenza delle cave di cui si è accennato in precedenza.

Nella carta piezometrica di cui alle Immagini 15.4 e 19.1 si evidenziano le isopieze misurate nei pozzi profondi che indicano per il sito in esame un battente prossimo al piano di campagna.

La permeabilità verticale del terreno incontrato dalle prove può essere stimata, in base alla classificazione litologica, in un ordine di grandezza di circa 10-8 m/s.

Il documento di Valsat indica che “vista la permeabilità, il tipo litologico superficiale e la sua distribuzione nonché lo spessore dello strato argilloso prima di arrivare ad uno strato sabbioso continuo si può asserire che l'area ha una vulnerabilità medio - bassa alla veicolazione di eventuali inquinanti.

Dal punto di vista geotecnico i terreni sono classificati nella classe “D”.

Il documento di Valsat indica che a livello sismico, dalla relazione geologica e geotecnica e dalle tavole, si può inserire l'area in oggetto tra quelle appartenenti alla categoria T1 per quello che riguarda il coefficiente di amplificazione delle onde sismiche di taglio derivato dalla topografia.

L'area si trova in prossimità di una linea tettonica pliocenica a recente riattivazione con

andamento SE-NO (appenninico), il substrato Pliocenico si trova ad una profondità tra i 100 m ed 150 m dal p.c. dal p.c. attuale. Nella relazione geotecnica viene riportata la Verifica della pericolosità sismica di III Livello.

Il documento di Valsat valuta che:

- il sito non risulta critico nè per gli aspetti della falda, qui profonda almeno 15 m, nè per la potenziale liquefazione in caso di sisma, nè per quanto riguarda la resistenza meccanica del suolo.
- L'intervento proposto non necessita di fondazioni profonde, trattandosi di piazzali e posteggi TIR, pur necessitando questi di gettata di calcestruzzo armato (rete elettrosaldata) per il peso dei mezzi pesanti che li caricheranno.
- La proposta progettuale non interviene sui fattori suolo, sottosuolo e acque sotterranee, se non per quanto attiene la impermeabilizzazione del suolo per realizzare i piazzali, che ne cambiano l'uso da agricolo a parcheggio
- Le caratteristiche geologiche, litologiche e delle acque profonde non influiscono in maniera sostanziale / rilevante su questo intervento.

Per quanto riguarda le acque superficiali, il documento di Valsat riporta che:

- il sistema di smaltimento delle acque di scarico provenienti dall'area del parcheggio, sarà diversificato prevedendo l'invio delle acque di scarico provenienti dal servizio igienico del manufatto "guardiola" in progetto nella zona Sud del parcheggio pertinenziale, convogliate nella fogna comunale presente su via Pradazzo e l'invio in scarico al recettore finale delle restante acque, previa la laminazione nel fosso/vasca di laminazione quale trattamento delle prime piogge in progetto, in fosso adiacente a via Pradazzo.
- al fine di ridurre l'afflusso di acqua negli impianti di depurazione, le acque meteoriche della zona di intervento sono state suddivise nel progetto in:
  - rete fognante per acque meteoriche suddivisa in due "parti":
    - rete per strada interna, parcheggio/piazzale assoggettate a trattamento delle acque di prima pioggia, realizzata con caditoie e tubazioni per collettare le acque al recapito, ovvero al fosso di laminazione che poi conduce al fosso stradale su via Pradazzo, che a sua volta porta al sistema idraulico gestito dal Consorzio della Bonifica Renana,
    - fosso di laminazione lungo il lato lungo del parcheggio TIR, che porta a sua volta al sistema idraulico gestito dal Consorzio della Bonifica Renana,
  - rete fognante per scarichi civili a servizio del manufatto guardiola di circa 25 m<sup>2</sup>, che scaricherà nella fognatura comunale.
- Il sistema di raccolta delle acque meteoriche di progetto prevede la realizzazione di caditoie e tubazioni che consentiranno di collettare in sicurezza le acque e veicolarle verso il recapito. In particolare, il recapito delle acque sarà costituito da un fosso stradale che successivamente immette le acque nel sistema idraulico gestito dal Consorzio della Bonifica Renana.
- il sistema di laminazione è costituito da una vasca in terra a cielo aperto da collocare nell'area verde al confine del parcheggio, che si sviluppa linearmente per una lunghezza di circa 200 m lungo il lato maggiore del parcheggio TIR, per una larghezza di circa 6 metri e per una profondità massima di circa 1 metro. Il volume complessivo che dovrà garantire questa vasca è fra i 600 ed i 650 m<sup>3</sup>. Lo svuotamento della vasca di laminazione sarà fatto per gravità attraverso una tubazione di diametro pari a 80 mm.
- per evitare che le sostanze rilasciate dai mezzi e dilavate dalle acque meteoriche inducano un inquinamento del sistema idraulico naturale, prima dell'immissione delle

acque nel sistema di laminazione, sui 3 collettori terminali sono previsti 3 sistemi di disoleazione per il trattamento in continuo delle acque

- E' stata effettuata la verifica idraulica dei tratti terminali dei tre punti distinti di scarico nella vasca di laminazione
- Non saranno necessarie operazioni di lavaggio dei mezzi / container nel piazzale in oggetto, per cui non occorrono opportuni scarichi fognari (da attuare nel caso come previsto dai vigenti regolamenti comunali in sintonia con ARPAE).
- Con la realizzazione dei piazzali (9.200 m<sup>2</sup>) aumenta la superficie impermeabilizzata, ma rispetto alla versione progettuale del settembre 2018 questa è stata dirotta di quasi il 25% ed è stato aumentato il verde pertinenziale, la vasca di laminazione e la fascia verde lungo il fosso lungo via Pradazzo.
- E' in previsione l'adeguamento delle tavole di PSAI e PGRA per cui l'area ricadrà in futuro zona P3 con elevata probabilità di alluvioni e tempo di ritorno di 20-50 anni, ma a livello progettuale, trattandosi di piazzali, poco incide; per la guardiola, invece, è stato previsto un massetto di base / appoggio alto 50 cm in cls armato per rialzarla dal p.c.e e di impedire che venga inondata in caso di alluvione

Relativamente alla vasca di laminazione, la Relazione idraulica specifica che "Complessivamente la superficie drenata dal sistema fognario per la raccolta delle acque meteoriche risulta pari a circa 12.360 m<sup>2</sup>. Occorre precisare che parte dell'area verde si è ipotizzata impermeabile al fine di tenere conto di eventuali future trasformazioni della stessa in aree di parcheggio".

## ENERGIA

Il piazzale e l'area parcheggio in progetto con 89 stalli per TIR in progetto e del corsello carrabile laterale al capannone dell'UPS srl verranno illuminati dal sistema di illuminazione già esistente nella strada di accesso carrabile e privata.

Con l'attuazione del progetto, si predisporranno le opere necessarie alla eventuale futura (oggi non prevista) realizzazione di illuminazione dell'area oggetto di intervento (parcheggio e strada di accesso); la eventuale futura illuminazione sarà realizzata nel rispetto della normativa regionale con il contenimento dell'inquinamento luminoso, ma ad oggi non è prevista pur predisponendo nei nuovi piazzali il corrugato interrato per il futuro eventuale passaggio dei cavi elettrici.

## INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO

Allo stato attuale la zona non evidenzia vincoli o tutele per quanto riguarda i campi elettromagnetici di BF (elettrodotti) e di AF (Stazioni Radio Base di telefonia mobile).

In zona non vi sono linee di AAT e AT o MT aeree da segnalare.

Allo stato attuale la zona non evidenzia vincoli o tutele per quanto attiene aspetti legati ai campi elettromagnetici di di BF (elettrodotti).

In zona non vi sono linee di AAT e AT o MT aeree da segnalare.

## HABITAT NATURALE, PAESAGGIO E VERDE

L'area, attualmente classificata AAP è agricola, con percezione del paesaggio ed ambiti di riconoscibilità Zona agricola".

A livello di habitat l'area è interna a:

- Ambito agricolo perturbano dell'area bolognese (art. 11.10 del PTCP),
- Connettivo ecologico diffuso periurbano (art. 3.5 del PTCP).

Il documento di Valsat valuta che:

- A livello progettuale, lo scenario "globale agricolo esteso" non varierà nella sostanza,

dato che l'area di progetto è di fatto ad oggi quasi sempre occupata, per non dire "invasa", dai TIR che necessitano di sostare o fare manovra e visivamente risulta già ad oggi come "parcheggio".

- In futuro lo "scenario visivo" rimarrà invariato, di fatto, e si percepiranno i bilici posteggiati nell'area.
- Tuttavia il progetto prevede l'inserimento di una adeguata alberatura piantumata sul perimetro dell'area privata rivolto su aree agricole sempre in proprietà e su via Pradazzo: è previsto l'inserimento di circa 20 esemplari di alberi fra primo e secondo sviluppo alternati, interposti ad elementi arbustivi lungo il lato lungo a Nord ed il lato corto ed Est per mitigare visivamente i TIR posteggiati.
- A livello di skyline, la situazione visiva del paesaggio risulterà anche migliorativa rispetto ad oggi: difatti, guardando l'area da Nord verso Sud, da via Garibaldi verso la Z.I., non si percepiranno più i capannoni ed i TIR posteggiati o in movimento, ma una filare di alberi, in "continuità senza fondo" con la campagna interposta.
- L'elemento lineare arbustivo-arboreo lungo circa 220 m in tutto verrà irrigato con apposito sistema di irrigazione; di questi esemplari si verificherà la mortalità / sopravvivenza ad un anno dalla piantumazione e si ripristineranno quelli che eventualmente non avessero attecchito: data l'irrigazione che verrà installata ed il tipo di terra agricola, ricca, si ritiene non vi sarà mortalità apprezzabile.
- Si perseguirà, proprio in questa area individuata come Connettivo ecologico diffuso periurbano, l'obiettivo di qualificare il territorio agricolo e di costituire un filtro fra i limiti della città (qui Z.I.) e la campagna e per garantire la funzione di connessione ecologica si realizzerà di fatto un vero e proprio corridoio ecologico di estensione limitata, come richiesto, ma diffuso ed allineato a quelli in sito esistenti, armonizzandosi con il paesaggio e le parametrizzazioni degli usi agricoli pre-esistenti della zona.

Le Prescrizioni Particolari del RUE per le aree AP\_0 riguardano la inammissibilità di abbattimento degli alberi esistenti, se non per comprovati motivi fito-sanitari ovvero per le motivazioni contemplate dal vigente Regolamento del Verde o da specifiche ordinanze comunali, sulla base di una specifica documentazione, firmata da un tecnico abilitato.

Il Documento di Valsat afferma al riguardo che "ad oggi non sono presenti sull'area alberi, pertanto tale vincolo è rispettato".

Il documento di Valsat conclude che: "l'intervento oggetto di studio risulta coerente con gli obiettivi di sostenibilità per i fattori habitat naturale, paesaggio e verde. Anzi, anche per questo aspetto, oltre che per quello della qualità dell'aria, si può valutare un complessivo impatto sui fattori habitat naturale, paesaggio e verde decisamente positivo rispetto allo stato di fatto, nella piena coerenza con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile. Anche sotto questo profilo, quindi si ha rispondenza dei piani di sviluppo con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile, verificando un complessivo impatto ambientale, ovvero la diretta incidenza sulla qualità dell'ambiente, migliorativo / positivo rispetto allo stato attuale"

## PIANO DI MONITORAGGIO

Non è stato proposto nessun monitoraggio.

## PARERI E OSSERVAZIONI

Sono pervenuti i seguenti pareri:

- **HERA** (parere del 23/10/2018, allegato al PG n. 61338 della Città Metropolitana). Hera esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso. Tra queste, Hera precisa che la responsabilità del progetto relativamente al rispetto delle normative specifiche vigenti e alla correttezza dei dati utilizzati per i calcoli eseguiti rimane unicamente in capo al progettista che ha redatto e firmato il progetto. Comunica inoltre che la gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del previsto sistema di laminazione per le acque meteoriche dovrà rimanere in carico a soggetti diversi da Hera stessa.
- **Azienda USL di Bologna** (parere del 24/10/2018, allegato al PG n. 61338 della Città Metropolitana). AUSL esprime parere favorevole a condizione che:
  - venga predisposta l'alimentazione dell'acqua potabile, proveniente dalla limitrofa rete idrica acquedottistica, per il servizio igienico annesso alla guardiola nel rispetto di quanto previsto dall' All.3 della Delibera Interministeriale del 4.2.77 e successive integrazioni, ed in particolare il condotto fognario dovrà essere mantenuto a una distanza di almeno 1.5 m. dalla tubazione idrica potabile e a profondità di almeno 50 cm rispetto alla medesima; in caso di impossibilità, e comunque in presenza di , dovranno essere messi in atto tutti i necessari accorgimenti tecnici di protezione al fine di incroci evitare rischi di contaminazione.
  - qualora si rendano necessarie operazioni di lavaggio dei mezzi / container nel piazzale in oggetto, vengano predisposti opportuni scarichi fognari come previsto dai vigenti regolamenti comunali in sintonia con ARPAE.
- **ARPAE Sezione prov.le di Bologna** (parere del 7/11/2018 allegato al PG n. 61338 della Città Metropolitana). ARPAE esprime parere favorevole condizionato alle seguenti prescrizioni/indicazioni:
  - sebbene l'utilizzo previsto delle nuove aree (transito e sosta veicoli) risulti escluso dall'ambito di applicazione delle direttive regionali n. 286/2005 e 1860/2006 e i progettisti abbiano già previsto un primo presidio a tutela del corpo idrico ricettore delle acque meteoriche di dilavamento delle aree esterne, considerata l'estensione delle aree impermeabilizzate soggette a dilavamento ed il loro previsto utilizzo, ARPAE ritiene inoltre opportuno prevedere l'installazione di saracinesche manuali di intercettazione subito a monte dei tre punti di immissione nella vasca di laminazione ed anche, per estendere ulteriormente la capacità di contenimento idraulico in casi di estrema emergenza, sullo scarico finale in uscita dalla vasca di laminazione, allo scopo di poter contenere eventuali sversamenti accidentali derivanti da perdite di carico, rotture serbatoi, incendi ecc..... che possono verificarsi nelle aree adibite a parcheggio di autocarri allo scopo di ridurre il rischio di contaminazione del corpo idrico ricettore (scolo Dosolo), del suolo e delle aree esterne alla proprietà.
  - ARPAE ritiene opportuno che le modalità di gestione e manutenzione del sistema fognario progettato e dei relativi presidi previsti o da installare (disoleatori e saracinesche di emergenza), comprese le procedure operative aziendali adottate per la loro manutenzione ed attivazione, avvenga attraverso lo strumento del "Piano di gestione" da inoltrare all'autorità competente (oggi Arpae Sac) ed all'Ente Gestore del corpo idrico ricettore (Consorzio della Bonifica Renana)
  - ARPAE rammenta alla proprietà che l'eventuale impianto di illuminazione dovrà possedere tutti i requisiti previsti nella DGR. 1688 del 18/11/2013 "Nuova direttiva per l'applicazione dell'art. 2 della legge regionale 29 settembre 2003, n. 19 recante: norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico"

- **Consorzio della bonifica Renana** (parere del 8/11/2018 allegato al PGB0/2018/27196). Il Consorzio esprime parere favorevole condizionato alle seguenti prescrizioni:
  - La vasca di laminazione a servizio dello scarico delle acque meteoriche dei piazzali e del parcheggio dovrà avere una volumetria minima utile di almeno 618 mc. La condotta di scarico della vasca che è prevista immettersi nel fosso a cielo aperto adiacente la Via Pradazzo, dovrà avere allo sbocco un diametro massimo di mm 80 e in ogni caso dovrà limitare la portata convogliata in uscita a massimi 12 litri/sec.
  - richiede che venga presentato dalla Ditta Italeri spa allo scrivente Consorzio di Bonifica e al Comune di Calderara di Reno, un piano programmatico di manutenzione della vasca di laminazione. Nel piano andrà indicato l'identificazione del soggetto ritenuto responsabile del rispetto dal piano stesso e l'elenco di tutti gli interventi previsti per il mantenimento della efficienza idraulica della vasca (volumi utili) e dei relativi dispositivi (valvole, pompe di sollevamento se previste, pozzetti di ispezione, etc) con la relativa programmazione temporale.
- **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio** (parere del 24/10/2018, allegato al PG n. 61338 della Città Metropolitana). La Soprintendenza comunica di non ravvisare, per quanto di competenza, criticità relativamente all'intervento. Per quanto attiene agli aspetti di tutela archeologica esprime parere favorevole a condizione che tutti i lavori di scavo previsti vengano eseguiti sotto il controllo continuativo di archeologi professionisti, riservandosi, qualora detti controlli facessero rilevare la presenza di elementi di interesse archeologico, di impartire ulteriori prescrizioni di tutela.
- **Aeroporto di Bologna S.p.A.** (parere del 7/11/2018, allegato al PG n. 61338 della Città Metropolitana). La Società Aeroporto esprime parere come previsto dalle NTA del PSC del Comune di Calderara, che dà attuazione all'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale dell'Aeroporto di Bologna. L'intervento in oggetto ricade infatti all'interno dell' "Area di salvaguardia urbanistica aeroportuale" e per queste aree il comma 10 dell'art. 65 delle NTA del PSC prevede che "le richieste di insediamento di altre tipologie di rimessaggio e parcheggio, di cui all'uso U.19, saranno oggetto all'interno dell'istruttoria tecnica di richiesta di specifico parere alla società di gestione aeroportuale". La Società Aeroporto **esprime parere negativo** in quanto:
  - insediamenti del tipo di quelli per i quali viene chiesto il permesso di costruire avrebbero potenziali impatti rilevanti sull'attuale assetto viario dell'intorno aeroportuale aumentando la congestione del traffico lungo la direttrice nord e peggiorando le condizioni di vita dell'urbe a ridosso dello scalo
  - stanti le caratteristiche fisiche della rete viaria comunale a servizio dell'area in relazione alla quale si richiede la licenza edificatoria, le attività che prevedono un'elevata rotazione di mezzi, da parte anche di soggetti differenti dalle società richiedenti, possono ulteriormente aggravare gli attuali limiti infrastrutturali e la congestione stradale esistente, rischiando di provocare la totale impasse viaria, di ostacolare ed intralciare tutte le preesistenti attività, in primis quelle aeroportuali e di alterare l'assetto regolamentare e la sostenibilità del Polo Funzionale Aeroporto

## CONSIDERAZIONI E OSSERVAZIONI

Il documento di Valsat presentato è estremamente carente, anche dal punto di vista formale e lessicale, e in vari punti incoerente con la documentazione di progetto. Le argomentazioni tecniche che dovrebbero dimostrare la sostenibilità dell'intervento sono spesso superficiali, aprioristiche e non adeguatamente documentate.

Tali carenze rendono il documento di scarsa utilità e non permettono quindi di valutare gli effetti sull'ambiente dell'intervento proposto.

Alcune dichiarazioni, come l'asseverazione relativa alla documentazione acustica, lasciano perlomeno perplessi in quanto configurano l'esistenza di comportamenti irregolari se non addirittura illeciti a carico dei proponenti (nello specifico, l'utilizzo di terreno attualmente classificato "agricolo ad alto valore produttivo" e privo di qualsiasi attrezzatura e presidio ambientale come area di parcheggio e manovra di TIR).

Nonostante le carenze della Valsat, dall'esame degli altri documenti di progetto è possibile evidenziare le principali criticità dell'intervento.

Si rileva innanzitutto che l'intervento proposto prevede il consumo di suolo agricolo ad alto valore produttivo senza valutare alternative progettuali, che in questo caso sembrano invece disponibili. Infatti le immagini satellitari mostrano l'esistenza, in adiacenza alla sede di Italeri e UPS, di un lotto libero che il PSC classifica già a destinazione produttiva. Il progetto proposto invece prevede l'occupazione di un'area attualmente interamente permeabile e nel contempo adibita alla produzione di generi alimentari, per destinarne solo una parte a verde permeabile e predisponendola per futuri ampliamenti dell'area di parcheggio; procedendo così alla realizzazione di una infrastruttura sovradimensionata rispetto alle effettive necessità.

Nel documento di Valsat viene più volte ribadito che a seguito dell'intervento non ci sarà aumento di traffico pesante. Si ritiene che le basi di tale affermazione siano discutibili per due ordini di motivi:

1. trattandosi di un intervento proposto da una azienda (ITALERI) ma a servizio anche di un'altra (UPS) di trasporto e logistica, appare del tutto improprio che la prima possa garantire il non aumento di attività della seconda;
2. l'inserimento di un'area di parcheggio così estesa (89 posti TIR/container) apre alla possibilità di un futuro incremento degli accessi, anche se oggi non pianificato.

Infatti il parere della Società Aeroporto evidenzia che l'intervento in oggetto ha potenziali impatti rilevanti sull'attuale assetto viario dell'intorno aeroportuale aumentando la congestione del traffico lungo la direttrice nord e peggiorando le condizioni di vita dell'urbe a ridosso dello scalo e che, stanti le caratteristiche fisiche della rete viaria comunale a servizio dell'area, può ulteriormente aggravare gli attuali limiti infrastrutturali e la congestione stradale esistente, rischiando di provocare la totale impasse viaria, di ostacolare ed intralciare tutte le preesistenti attività, in primis quelle aeroportuali e di alterare l'assetto regolamentare e la sostenibilità del Polo Funzionale Aeroporto.

Risulta critico anche l'aspetto relativo alla permeabilità dell'area. Il documento di Valsat confronta la versione del progetto oggetto della presente valutazione con una versione presentata precedentemente. Nella versione precedente, l'area destinata a piazzale/parcheggi era pari a 12.308 m<sup>2</sup> e quella destinata a verde pertinenziale era pari a 1.599 m<sup>2</sup>.

Nella versione oggetto della presenta valutazione, presentata a novembre 2018, la ST rimane 18.235 m<sup>2</sup>, come nella versione precedente, ma cambia il rapporto tra superficie dei parcheggi/piazzali e superficie a verde pertinenziale, che passano rispettivamente a 9.200 m<sup>2</sup> e 4.772 m<sup>2</sup>.

La versione più recente del progetto presenta un miglioramento relativamente alla percentuale di superficie permeabile, anche se questa percentuale non viene mai esplicitata.

Tuttavia, trattando del dimensionamento della vasca di laminazione, la Relazione idraulica specifica che "Complessivamente la superficie drenata dal sistema fognario per la raccolta delle acque meteoriche risulta pari a circa 12.360 m<sup>2</sup>. Occorre precisare che parte dell'area verde si è ipotizzata impermeabile al fine di tenere conto di eventuali future trasformazioni della stessa in aree di parcheggio".

Sembra quindi che la versione attuale del progetto, che prevede una maggiore superficie permeabile, venga considerata come solo temporanea, in attesa di tornare alle superfici originariamente ipotizzate.

E' quindi necessario inserire nelle NTA del RUE la quantificazione della superficie permeabile minima da garantire e che questa sia almeno pari a quella prevista dalla più recente versione del progetto, presentata a novembre 2018.

Inoltre, considerato che l'area ricade nelle zone protezione delle acque sotterranee di tipo B e svolge pertanto funzioni di ricarica degli acquiferi sotterranei, ammesso che (per la natura dell'intervento in progetto e per il fatto che il parcheggio rappresenta una continuazione dell'area produttiva limitrofa) non sia possibile mantenere nell'area una superficie di tipo permeabile maggiore di quella proposta, si chiede di prevedere nelle norme di PSC il recupero, all'interno delle altre aree a destinazione produttiva non ancora edificate e quindi permeabili, della superficie permeabile che si prevede di perdere nell'ambito oggetto di variante.

Si evidenzia che riguardo al rischio idraulico il documento di Valsat riporta informazioni incomplete e contraddittorie e non valuta la pericolosità P3 dell'area in relazione al rischio alluvioni.

In merito al rumore, si rileva l'assenza di una valutazione, motivata da una asseverazione relativa al non ampliamento delle attività in essere e alla bassa rumorosità dell'attività (DPR 227/2011 art. 4 c1) che, si ricorda, comprende anche una azienda di trasporti e logistica.

Il tecnico assevera anche che non ci sono recettori sensibili entro 250 metri, mentre in realtà a seguito dell'intervento le residenze esistenti verranno a trovarsi ad una distanza di non più di 200 metri dal confine del parcheggio.

Parimenti non condivisibili sono le affermazioni relative al miglioramento della qualità dell'aria.

Si nota infine che le Prescrizioni Particolari del RUE per le aree AP\_0 (vd. pagg. 28÷30) prevedono la inammissibilità di abbattimento degli alberi esistenti, se non per comprovati motivi fito-sanitari ovvero per le motivazioni contemplate dal vigente Regolamento del Verde o da specifiche ordinanze comunali, sulla base di una specifica documentazione, firmata da un tecnico abilitato.

Il Documento di Valsat afferma al riguardo che "ad oggi non sono presenti sull'area alberi, pertanto tale vincolo è rispettato".

Tuttavia, confrontando la la TAV. 01- Stato legittimo allegata alla documentazione presentata e l'Immagine 2.5 - Planimetria degli interventi di progetto, contenuta nello stesso Documento di Valsat, risulta evidente la presenza nell'area di vari alberi e la previsione di abbattimento di oltre 10 di questi, in contrasto quindi con le Prescrizioni di RUE.

Non è stato presentato un piano di monitoraggio. Si ritiene invece necessario monitorare le componenti ambientali più impattate dall'intervento quali rumore, traffico, qualità dell'aria.

Così come presentato e considerate le carenze della valutazione ambientale, non è possibile esprimere un giudizio positivo di sostenibilità dell'intervento.

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

LA RESPONSABILE  
DELLA SAC BOLOGNA  
Dott.ssa Patrizia Vitali<sup>1</sup>  
*(firmato digitalmente)*

<sup>1</sup> Ai sensi del Codice di Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 6 del 31 gennaio 2018 con cui è stato conferito alla D.ssa. Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile dell'ARPAE - SAC Bologna fino al 30/06/2018, successivamente prorogato al 31/12/2018 con deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 58/2018.