

Pratica ARPAE – AAC Metropolitana n. 23597/2018

PROCEDURA VAS/ValSAT art. 5 LR 20/2000

Piano Operativo Comunale (POC) per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante ad uso pubblico, adottato dal Comune di Bologna con atto del Consiglio Comunale O.d.G. n. 315 del 11.06.2018.

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna

Autorità procedente: Comune di Bologna

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Premesso che:

- in data 27/06/2018, con comunicazione in atti al PGB0/2018/14981, il Comune di Bologna, ha comunicato l'adozione del POC in oggetto con deliberazione del Consiglio Comunale n. 315 del 11/6/2018 e ha reso disponibile la relativa documentazione;
- in data 23/07/2018, con comunicazione in atti al PGB0/2018/17178, la Città metropolitana ha inviato al Comune di Bologna una richiesta di documentazione integrativa;
- con comunicazione del 15/02/2019, in atti al PG/2019/26595, il Comune di Bologna ha inviato integrazioni e ha attestato che:
 - il POC in oggetto è stato depositato dal 27/6/2018 al 27/8/2018 al fine dell'acquisizione delle osservazioni;
 - non è pervenuto il parere richiesto ad Area Reno e Po Volano;
 - durante il periodo di pubblicazione sono pervenute n. 8 osservazioni relativamente al documento di Valsat;
- in data 8/03/2019, con comunicazione in atti al PG/2019/38177, la Città Metropolitana ha comunicato l'avvio del procedimento di Formulazione di riserve, ai sensi dell'art. 34, comma 6 e dell'art. 5, L.R. n. 20/2000, in applicazione delle norme transitorie di cui all'art. 4, comma 4, L.R. n. 24/2017 e contestuale espressione delle Valutazioni ambientali, ai sensi dell'art. 5, comma 7, della L.R. n. 20/2000, il quale dovrà concludersi entro il giorno 19/04/2019;
- in data 8/03/2019, con comunicazione in atti al PG/2019/38298, la Città Metropolitana ha richiesto al ARPAE AAC Metropolitana, ai sensi della Deliberazione della Giunta della Regione Emilia-Romagna n. 1795/2016, la predisposizione della relazione istruttoria propedeutica al Parere motivato entro la data del 8/04/2019;
- la Città metropolitana provvede con un unico atto del Sindaco metropolitano ad esprimere le riserve e contestualmente le Valutazioni Ambientali, ai sensi dell'art. 34, comma 6, L.R. n. 20/2000 e ss.mm.ii., in applicazione delle norme di cui all'art. 4, comma 4, L.R. n. 24/2017, tenuto conto delle osservazioni e delle valutazioni degli Enti competenti in materia ambientale;
- a seguito del riordino del sistema di governo regionale e locale operato con L.R. 13/2015 la Città metropolitana di Bologna, previa istruttoria di ARPAE, esercita le funzioni in materia di ValSAT di cui all'art. 5 della L.R. 20/2000, attribuite alle Province ai sensi della L.R. 9/2008, effettuando la valutazione ambientale dei piani urbanistici comunali;
- sulla base della Circolare regionale esplicativa del 12/11/2008 la procedura di ValSAT deve essere integrata dalla procedura di VAS prevista ai sensi del D.Lgs. 152/2006, ribadendo la necessità di continuare a dare applicazione ad entrambe le procedure di valutazione,

- integrandone gli adempimenti e le fasi procedurali;
- con Delibera della Giunta Regionale n. 1795/2016 "Approvazione della direttiva per lo svolgimento delle funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. n.13 del 2015. Sostituzione della direttiva approvata con D.G.R. n. 2170/2015" sono state fornite le indicazioni ai soggetti interessati circa le modalità di presentazione delle domande in materia di VAS nonché del riparto delle competenze ed assegnazione di specifici compiti ad ARPAE;
 - in base alla suddetta direttiva regionale ARPAE ha svolto l'istruttoria sul POC in oggetto e sui relativi Rapporti di VAS-Valsat;
 - la Città metropolitana di Bologna nell'atto di formulazione delle riserve previste ai sensi dell'art. 34, comma 6, L.R. n. 20/2000 e ss.mm.ii., in applicazione delle norme di cui all'art. 4, comma 4, L.R. n. 24/2017. sulla base della relazione istruttoria effettuata da ARPAE, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, delle osservazioni e dei contributi pervenuti, esprime il Parere motivato, dandone specifica ed autonoma evidenza all'interno dell'espressione in merito al piano, ai sensi dell'art. 5, comma 7, della L.R. n. 20 del 2000;
 - sono pervenuti i seguenti pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, come individuati dall'Autorità competente:
 - **AUSL** (parere in atti al PG. n. 303572/2018 del Comune di Bologna);
 - **ARPAE APAMetropolitana** (parere in atti al PG. n. 373063/2018 del Comune di Bologna);
 - **Atersir** (parere in atti al PG. n. 352915/2018 del Comune di Bologna);
 - **Hera S.p.A.** (parere del 31/07/2018, in atti al PG. n. 326671/2018 del Comune di Bologna);
 - **Consorzio della Bonifica Renana** (parere del 27/08/2018, in atti al PG. n. 504455/2018 del Comune di Bologna);
 - **Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio** (parere del 13/02/2019, in atti al PG. n. 70616/2019 del Comune di Bologna);
 - **Autorità di bacino distrettuale del fiume Po** (comunicazione in atti al PG. n. 352238/2018 del Comune di Bologna);
 - durante il periodo di deposito sono inoltre pervenute 8 osservazioni relative alla Valsat:
 - **RAG. ELIO LAGHI SRL** (osservazione del 1/08/2018, in atti al PG. n. 328174/2018 del Comune di Bologna);
 - **MATE soc. coop** (osservazione del 6/08/2018, in atti al PG. n. 332508/2018 del Comune di Bologna);
 - **PROJECT Srl** (osservazione del 9/08/2018, in atti al PG. n. 336360/2018 del Comune di Bologna);
 - **ZERO/ASSOCIATI** (osservazione del 13/08/2018, in atti al PG. n. 339513/2018 del Comune di Bologna);
 - **Tugnoli Alfredo** (osservazione del 22/08/2018, in atti al PG. n. 346764/2018 del Comune di Bologna);
 - **ENI S.p.A.** (osservazione del 28/08/2018, in atti al PG. n. 352041/2018 del Comune di Bologna);
 - **ENI S.p.A.** (osservazione del 28/08/2018, in atti al PG. n. 352132/2018 del Comune di Bologna);
 - **avv. Mastragostino per conto di SAICA** (osservazione del 24/07/2018, in atti al PG. n. 315197/2018 del Comune di Bologna);

tutto ciò premesso, si esprime di seguito la valutazione in merito agli effetti ambientali del Piano Operativo Comunale per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante ad uso pubblico, adottato dal Comune di Bologna con atto del Consiglio Comunale O.d.G. n. 315 del 11/06/2018.

SINTESI DEI DOCUMENTI

(RELAZIONE ILLUSTRATIVA - RAPPORTO AMBIENTALE - PIANO DI MONITORAGGIO)

Il Comune di Bologna, con delibera di Consiglio OdG n. 304/2012 del 29 ottobre 2012, ha 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.

Come evidenziato dal Documento di ValSAT, la predisposizione di un POC per la localizzazione degli impianti di distribuzione dei carburanti è richiesta dall'art. 30, comma 14 della L.R. 20/2000, nonché dall'art. 32, comma 5 del RUE vigente, che specifica la disciplina degli impianti di distribuzione dei carburanti: “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” (vedi Delibera di Consiglio OdG n. 304/2012 del 29 ottobre 2012).

In data 20/01/2015, 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 L.R. 20/2000”, pubblicato poi in data 29/01/2015.

In risposta all'avviso sono pervenute 21 manifestazioni di interesse.

Al termine dell'istruttoria sono state selezionate e pertanto inserite nel POC le seguenti 7 proposte:

- 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)

La validità del POC in oggetto è di 5 anni; al fine di coordinarne l'attuazione con i tempi dettati dalla L.R. 24/2017 per l'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali, i titoli edilizi per la realizzazione degli impianti debbono essere presentati entro 3 anni dall'entrata in vigore dello strumento a pena di decadenza.

Le Norme specificano che la ValSAT, ed il conseguente rispetto delle relative prescrizioni e condizioni, assolve alla Verifica di ammissibilità di cui all'art. 30 del RUE per l'insediamento dell'uso (4f) impianti di distribuzione carburante negli Ambiti agricoli di rilievo Paesaggistico.

Gli interventi previsti saranno attuati con intervento diretto.

OGGETTI del POC

V1 – Via M.E. Lepido

Superficie fondiaria: 5.607 mq

Superficie utile massima di progetto: 800 mq

La superficie accessoria (Sa) non può essere superiore al 50% della superficie utile (Su).

Le pensiline a servizio degli impianti di distribuzione carburanti non costituiscono né superficie utile, né superficie accessoria.

Vincoli

PSC

Fascia di rispetto archeologico della via Emilia

Zone a media potenzialità archeologica
Viabilità storica - Tipo I
Sistema delle aree suscettibili di effetti locali
Rispetto stradale
Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea
Emissione radio/televisiva - Area di divieto di localizzazione impianti

Ambito agricolo di rilievo paesaggistico

PTCP:

Fascia di rispetto archeologico della via Emilia art. 8.2e
Controllo degli apporti acqua art. 4.8
Area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche art. 6.14
Unità di paesaggio art. 3.1 art. 3.2
Ambito agricolo periurbano dell'area bolognese art. 11.10
Zone di protezione dall'inquinamento luminoso art. 13.7bis
Connettivo ecologico diffuso periurbano art. 3.5

“Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGRA):
- Pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”

Sul lato prospiciente la strada sono presenti 5 alberature pubbliche tutelate dal Regolamento del Verde di notevoli dimensioni, con le quali l'intervento interferisce.

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. 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 né linee elettriche AT e/o MT, né impianti dedicati alla telefonia mobile.

V-2 viale A. de Gasperi

Superficie fondiaria: 2.971 mq

Superficie utile massima di progetto: 250 mq

La superficie accessoria (Sa) non può essere superiore al 50% della superficie utile (Su).

Le pensiline a servizio degli impianti di distribuzione carburanti non costituiscono né superficie utile, né superficie accessoria

Vincoli

PSC

Ambito agricolo di rilievo paesaggistico

Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura - Aree di ricarica tipo B
Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale
Zone a media potenzialità archeologica
Sistema delle aree suscettibili di effetti locali
rispetto stradale
zona di rispetto gasdotti
Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea
Emissione radio/televisiva - Area di divieto di localizzazione impianti

PTCP:

Controllo degli apporti acqua art. 4.8
Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura artt. 5.2 e 5.3
Area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche art. 6.14
Unità di paesaggio art. 3.1 art. 3.2
Zone di protezione dall'inquinamento luminoso art. 13.7bis

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

-Pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”

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

V-3 via C. Colombo

Superficie fondiaria: 7.930 mq

Superficie utile massima di progetto: 200 mq

La superficie accessoria (Sa) non può essere superiore al 50% della superficie utile (Su).

Le pensiline a servizio degli impianti di distribuzione carburanti non costituiscono né superficie utile, né superficie accessoria

Vincoli

PSC

Ambito agricolo di rilievo paesaggistico

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

Zone a bassa potenzialità archeologica

Viabilità storica - Tipo II

Sistema delle aree suscettibili di effetti locali

Rispetto stradale

Rispetto gasdotto

Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea

Emissione radio/televisiva - Area di divieto di localizzazione impianti

PTCP:

Controllo degli apporti acqua art. 4.8

L1 Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziale presenza di terreni predisponenti la liquefazione art. 6.14

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

Unita' di paesaggio art. 3.1 art. 3.2

Discontinuita' del sistema insediativo della conurbazione bolognese da salvaguardare art. 10.10

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

- Pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”

Sull'area di intervento è presente una folta siepe arborea arbustiva di mitigazione acustico/visiva dei recettori dell'agglomerato rurale retrostanti rispetto a via Colombo. L'intervento prevede l'eliminazione di un tratto significativo di questa siepe.

La proposta ricade in area dotata di rete fognaria pubblica e parzialmente in area di ricarica della falda di tipo B.

Idrraulicamente 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.

V-4 viale Europa

Superficie fondiaria: 5.400 mq

Superficie utile massima di progetto: 210 mq

La superficie accessoria (Sa) non può essere superiore al 50% della superficie utile (Su).

Le pensiline a servizio degli impianti di distribuzione carburanti non costituiscono né superficie utile, né superficie accessoria

Vincoli

PSC

Ambito agricolo di rilievo paesaggistico

Zone a bassa potenzialità archeologica

Sistema delle aree suscettibili di effetti locali

Rispetto stradale

Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea

Emissione radio/televisiva - Area di divieto di localizzazione impianti

PTCP:

Controllo degli apporti acqua art. 4.8
A Area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche art. 6.14
Unita' di paesaggio art. 3.1 art. 3.2
Ambito agricolo periurbano dell'area bolognese art. 11.10
Connettivo ecologico diffuso periurbano art. 3.5

“Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGR):
- Pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”

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

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.

V-5 via E.Mattei

Superficie fondiaria: 5.428 mq
Superficie utile massima di progetto: 190 mq
La superficie accessoria (Sa) non può essere superiore al 50% della superficie utile (Su).
Le pensiline a servizio degli impianti di distribuzione carburanti non costituiscono né superficie utile, né superficie accessoria.

Vincoli

PSC

Fascia di rispetto archeologico
Zone a bassa potenzialità archeologica
Viabilità storica - Tipo I
Sistema delle aree suscettibili di effetti locali
Rispetto stradale
Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea
Emissione radio/televisiva - Area di divieto di localizzazione impianti

PTCP:

Controllo degli apporti acqua art. 4.8
A Area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche art. 6.14
Unita' di paesaggio art. 3.1 art. 3.2
Ambito agricolo periurbano dell'area bolognese art. 11.10

Discontinuità del sistema insediativo della conurbazione bolognese da salvaguardare art. 10.10
Visuali della viabilità verso il paesaggio agricolo o collinare da salvaguardare art. 10.10
Connettivo ecologico diffuso periurbano art. 3.5

“Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGR):
- Pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”

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 né linee elettriche AT e/o MT, né impianti dedicati alla telefonia mobile

V-6 via G. Marescotti

Superficie fondiaria: 5657 mq

Superficie utile massima di progetto: 40 mq

La superficie accessoria (Sa) non può essere superiore al 50% della superficie utile (Su).

Le pensiline a servizio degli impianti di distribuzione carburanti non costituiscono né superficie utile, né superficie accessoria

Vincoli

PSC

Ambito agricolo di rilievo paesaggistico

Zone a bassa potenzialità archeologica

Sistema delle aree suscettibili di effetti locali

Rispetto stradale

Rispetto gasdotti

Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea

Elettrodotti ad alta e media tensione

PTCP:

Controllo degli apporti acqua art. 4.8

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

Unità di paesaggio art. 3.1 art. 3.2

Ambito agricolo periurbano dell'area bolognese art. 11.10

Discontinuità del sistema insediativo della conurbazione bolognese da salvaguardare art. 10.10

“Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGR):
- Pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”

La proposta ricade in area non 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 interrato, alle quali è associata una DPA (distanza di prima approssimazione) di 5 m.

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

Superficie fondiaria: 8.000 mq

Superficie utile max: 800 mq

La superficie accessoria (Sa) non può essere superiore al 50% della superficie utile (Su).

Le pensiline a servizio degli impianti di distribuzione carburanti non costituiscono né superficie utile, né superficie accessoria

Vincoli

PSC

Ambito agricolo di rilievo paesaggistico

Fiumi, torrenti e corsi d'acqua di interesse paesaggistico

Zone a media potenzialità archeologica

Viabilità storica - Tipo II

Sistema delle aree suscettibili di effetti locali

Rispetto stradale

Rispetto gasdotti

Vincolo Infrastrutture per la navigazione aerea

Elettrodotti ad alta e media tensione

PTCP:

Controllo degli apporti acqua art. 4.8

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

Unita' di paesaggio art. 3.1 art. 3.2

Ambito agricolo periurbano dell'area bolognese art. 11.10

Discontinuita' del sistema insediativo della conurbazione bolognese da salvaguardare art. 10.10

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

- Pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”

La proposta ricade 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 interrate, alle quali è associata una DPA (distanza di prima approssimazione) di 5 m.

IMPATTI (documento di Valsat)

Tutte le aree interessate dal POC, tranne una, si trovano in ambiti agricolo di rilievo paesaggistico e sono circondate da aree attualmente in coltura.

Gli impatti vengono valutati in maniera uguale per tutte le aree, come segue:

ACQUE

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.

Nel caso degli interventi localizzati in area di ricarica della falda, viene specificato che l'impermeabilizzazione dell'area genererà una minore ricarica della falda.

ARIA

Il nuovo impianto distributore di carburanti porta a stimare un aumento dei consumi di energia e delle emissioni.

RUMORE

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.

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.

Nel caso di linee già esistenti, viene specificato che gli impatti potranno derivare anche da eventuali interferenze tra queste e il progetto.

SUOLO E SOTTOSUOLO

L'impatto viene valutato come 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.

MISURE DI SOSTENIBILITA' (documento di Valsat)

Il documento di Valsat, in relazione alla pericolosità idraulica (pag. 36) riporta che “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).”

Il documento di Valsat distingue tra misure di sostenibilità comuni a tutti gli interventi e misure di sostenibilità specifiche.

Misure di sostenibilità comuni:

Mobilità:

Applicazione delle norme previste dal Regolamento Passi Carrabili PG n. 284002/2012 e dal vigente codice della strada.

La risoluzione delle eventuali interferenze sia con la viabilità esistente, sia con i progetti previsti dall'Amministrazione è rimandata alla fase delle verifiche del titolo abilitativo.

Rumore

La caratterizzazione del clima acustico attuale dell'area tramite opportuni rilievi fonometrici, la valutazione delle ricadute acustiche dell'intervento nei confronti dei ricettori limitrofi (Doima) e l'individuazione delle opportune misure/opere di mitigazione acustica, sono rimandate alla fase di richiesta del titolo abilitativo.

Acque

Le strategie per il risparmio e riuso delle acque (livello base ai sensi della Scheda Tecnica di dettaglio Requisito E9.1 del Rue) dovranno essere sviluppate e descritte nella fase di presentazione dei titoli abilitativi.

Le acque nere dovranno essere coltate 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) che dovranno essere riutilizzate, e quelle di dilavamento di aree che potrebbero trasportare sostanze inquinanti, che invece dovranno recapitare ad un impianto di trattamento. Per le acque di dilavamento infatti dovranno essere previsti sistemi di trattamento conformi a quanto dettato dalle DGR 286/05 e DGR 1860/06. Lo scarico di tali acque sarà soggetto ad autorizzazione in base al DLgs 152/06 e dovrà recapitare alla rete fognaria.

Suolo, sottosuolo e acque sotterranee:

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.
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.

Verde

Al fine di ridurre l'impatto sul verde esistente e sulle aree agricole circostanti, il documento di ValSAT 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.

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.

Energia

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.

E' richiesta l'installazione di almeno una colonnina per l'alimentazione di veicoli elettrici in ogni impianto.

Elettromagnetismo

La valutazione della compatibilità dell'impianto di progetto con eventuali impianti dedicati alla telefonia mobile esistenti o di nuova realizzazione e delle eventuali interferenze tra le linee elettriche e le opere in progetto è rimandata alla fase dell'ottenimento dei titoli abilitativi.

Misure di sostenibilità specifiche:

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.

Verde

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-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.

Verde

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

V-4 viale Europa

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

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.

V-6 via G. Marescotti

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.

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.

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

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.

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.

PIANO DI MONITORAGGIO

Il documento di Valsat indica che 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”.

Indica inoltre che non si ritengono necessari, in questa fase di pianificazione, ulteriori monitoraggi, che potranno essere richiesti nell'ambito del rilascio del titolo abilitativo.

PARERI DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE

Sono pervenuti i seguenti pareri:

- **AUSL** (parere in atti al PG. n. 303572/2018 del Comune di Bologna). AUSL formula le seguenti considerazioni:
 - per mobilità, rumore, verde, energia ed elettromagnetismo – si prende atto di quanto riportato nel documento;
 - per le acque superficiali – relativamente al riuso delle acque bianche: le modalità di recupero non dovranno costituire inconveniente igienico;
 - per suolo, sottosuolo e acque sotterranee – ritiene non corretto indicare “contenuto il rischio di inquinamento dei suoli”. Gli interventi non devono compromettere suoli ancora integri. Si demanda la valutazione delle prescrizioni alla verifica della competente ARPAE coinvolta nella richiesta.
- **ARPAE** (parere in atti al PG. n. 373063/2018 del Comune di Bologna). Arpaee rileva che:
 - La predisposizione di un POC, per la localizzazione degli impianti di distribuzione dei carburanti è richiesta dall'art. 30, comma 14 della Lr 20/2000, nonché dall'art. 32, c. 5

del Rue vigente dove viene specificata la disciplina degli impianti di distribuzione dei carburanti: “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” (vd Delibera di Consiglio OdG n. 304/2012 del 29 ottobre 2012).

- Le aree risultano, ad eccezione dell'intervento 5 in via Mattei, in Ambito agricolo di rilievo paesaggistico e per le zone 2 e 3 è inoltre presente il vincolo di ricarica della falda di tipo B. Come indicato nei criteri per la localizzazione dei nuovi distributori, è stata esclusa, la vicinanza ad altri impianti; quasi tutti gli interventi indicati (ad eccezione di viale Europa) si trovano o in adiacenza o in prossimità di altri impianti distributori carburante già in essere, ed è inoltre prevista la realizzazione in adiacenza per le nuove localizzazioni in via Marescotti (6 e 7).

ARPAE esprime parere favorevole alla Variante al POC a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni specifiche, da verificarsi nella fase di richiesta del titolo abilitativo da parte dell'amministrazione comunale:

1. In relazione al Piano Gestione Rischio Alluvioni, considerato che tutti gli interventi ricadono tra le aree di pericolosità P2, si chiede vengano 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;
2. 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 almeno 500 metri cubi per ettaro di superficie territoriale, ad esclusione delle superfici permeabili destinate a parco o 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'autorità competente;
3. tutte le acque reflue domestiche e le acque reflue industriali (industriali, industriali l°piogge, industriali da sistema in continuo) dovranno confluire alla rete fognaria pubblica (nera o mista); dovrà essere acquisito il parere di HERA all'immissione di tali volumi in riferimento anche alla capacità depurativa dell'impianto di depurazione IDAR;
4. le acque reflue industriali (industriali, industriali l°piogge, industriali da sistema in continuo) dovranno subire idoneo trattamento prima dell'immissione in pubblica fognatura ai sensi di quanto previsto dal Dlgs 152/06 e smi. In particolare per le acque reflue meteoriche di dilavamento il sistema dovrà essere conforme a quanto indicato dalle DGR 286/05 e DGR1860/06;
5. al fine di limitare l'impermeabilizzazione del suolo e favorire il processo di ricarica della falda (in particolare per gli interventi V2 e V3) si ritiene che debba essere redatto un accurato Piano di Gestione delle Acque Meteoriche di Dilavamento, ai sensi delle DGR 286/05 e 1860/06, che permetta di circoscrivere le zone soggette al trattamento (acque reflue industriali l°piogge o sistema in continuo) da quelle non soggette e per le quali è possibile prevedere aree permeabili, semipermeabili, la dispersione negli strati superficiali del suolo e il recapito in corpo superficiale;
6. relativamente alle misure di sostenibilità prescritte dal Comune di Bologna per la matrice suolo, sottosuolo e acque sotterranee, che vedono la realizzazione di tre piezometri e il monitoraggio delle acque di falda per almeno un piezometro, si ritiene, al fine di non creare vie di migrazione critiche fra la superficie e gli acquiferi profondi e ulteriori vie di connessione potenziali tra i diversi acquiferi, di limitare la profondità dei piezometri spingendosi al massimo a 1 o 2 metri al di sotto della posa dei serbatoi, monitorando la sola prima acqua falda se presente;
7. dovrà essere garantita la perfetta tenuta della bocca di scarico carburante centralizzata, dei passi d'uomo e delle tubazioni di collettamento alle cisterne al fine di evitare

- qualsiasi contaminazione del suolo/sottosuolo;
8. dovrà essere previsto il controllo in remoto, anche per i sistemi di trattamento delle acque reflue industriali prodotte (industriali, industriali l°piogge, industriali da sistema in continuo) qualora l'impianto non risulti presidiato;
 9. relativamente alla laminazione delle acque meteoriche di dilavamento:
 - A) le acque meteoriche di dilavamento delle coperture (fatto salvo i volumi destinati al riuso come prescritto), delle superfici carrabili, impermeabilizzate e delle seconde piogge, dovranno confluire alla vasca di laminazione, previa verifica dell'esattezza del volume di invaso; dovrà essere acquisito il parere del Gestore del corpo idrico recettore;
 - B) dovrà essere chiaramente individuata l'area per la realizzazione della vasca di laminazione e il recettore dello scarico "corpo idrico superficiale" delle acque meteoriche di dilavamento e acquisito il parere dell'Ente Gestore del corpo recettore;
 - C) 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;
 - D) la laminazione dovrà prevedere lo svuotamento completo della vasca;
 - E) 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, integrando quanto già fornito, redatto ai fini dello studio sismico delle aree di interesse. In tal caso la superficie della vasca di laminazione non potrà essere considerata permeabile e/o verde;
 - F) 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/definito 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;
 10. le terre e rocce da scavo dovranno essere gestite ai sensi di quanto stabilito dal DPR 120/2017;
 11. i rifiuti presenti dovranno essere gestiti ai sensi di quanto previsto dal Dlgs.152/06 e smi;
 12. dovranno essere valutati gli impatti ambientali dovuti alla fase di cantierizzazione, prevedendo 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 aggotamento 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 smi e del Regolamento del Servizio Idrico Integrato;
 13. 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.
- **Atersir** (parere in atti al PG. n. 352915/2018 del Comune di Bologna). Atersir evidenzia che le informazioni fornite non rispondono pienamente alle indicazioni fornite da Atersir stessa, in quanto la richiesta, presentata mediante l'utilizzo del Modello di presentazione della domanda, non risulta compilata nella sezione relativa alle Dichiarazioni. Tuttavia,

preso atto che è stato acquisito il parere del Gestore del S.I.I. e che in relazione al POC non sono previsti nuovi interventi nella programmazione del S.I.I., esprime parere favorevole, condizionato, per i servizi di acquedotto, fognatura e depurazione, al rispetto delle prescrizioni definite da Hera S.p.A. e conferma che non saranno previsti nuovi interventi a carico del S.I.I. Chiede pertanto di richiamare nella Valsat le prescrizioni del Gestore precisando, per le aree di intervento ubicate all'esterno dell'agglomerato e che possono essere servite dalla rete fognaria pubblica, la proposta di modifica dell'agglomerato esistente. Rammenta infine che la modifica degli agglomerati esistenti dovrà essere comunicata dal Comune al competente ufficio regionale, al fine dell'aggiornamento del database sugli agglomerati.

- **Hera S.p.A.** (parere del 31/07/2018, in atti al PG. n. 326671/2018 del Comune di Bologna). Hera comunica le prescrizioni generali e specifiche relative ai Servizi Gas, Acquedotto e Fognatura e depurazione, per gli interventi inseriti nel POC. In particolare per l'intervento V-4 Viale Europa, poiché l'impianto previsto si trova fuori agglomerato, non esistono in prossimità reti fognarie in gestione a Hera atte a ricevere i reflui "neri" e pertanto si dovranno utilizzare impianti privati per il trattamento dei reflui.
- **Consorzio della Bonifica Renana** (parere del 27/08/2018, in atti al PG. n. 504455/2018 del Comune di Bologna). Il Consorzio esprime parere favorevole condizionato alle seguenti prescrizioni:
 - in caso di obbligo di costruzione delle vasche di laminazione secondo la normativa riportata nel PSAI, i volumi di stoccaggio delle acque meteoriche dedicate al totale recupero (al fine del riuso interno/esterno degli edifici) non dovranno rientrare nei volumi minimi richiesti per le vasche ma essere computati a parte;
 - per ogni nuovo impianto in costruzione, al fine della valutazione della invarianza idraulica sul territorio di riferimento, dovrà essere richiesto – nella fase autorizzatoria preliminare – il parere idraulico del Consorzio stesso.
- **Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio** (parere del 13/02/2019, in atti al PG. n. 70616/2019 del Comune di Bologna). La Soprintendenza esprime parere favorevole all'attuazione del POC, restando in attesa di ricevere gli elaborati di dettaglio dei singoli impianti in progetto, laddove previsto dalla Normativa comunale, per l'espressione del parere di competenza e la formulazione, ove del caso, delle conseguenti prescrizioni di tutela.
- **Autorità di bacino distrettuale del fiume Po** (comunicazione in atti al PG. n. 352238/2018 del Comune di Bologna). L'Autorità di bacino comunica che dal 1 giugno 2017, la competenza per la verifica di compatibilità delle infrastrutture a rete che interferiscono con il reticolo idrografico è in capo all'Autorità idraulica ai sensi del R.D. 523/1904 o, nel caso di reticolo secondario artificiale, al soggetto gestore. La verifica delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture medesime rispetto agli scenari di allagamento del PGRA e dell'assenza di aggravamento delle condizioni di pericolosità e rischio, compete ai progettisti e deve essere asseverata dagli stessi.
- Pareri espressi dai **Quartieri competenti per territorio** ai sensi del Regolamento sul Decentramento (rif. PG Comune di Bologna: Borgo Panigale-Reno 434566/2017, Navile 442943/2017, San Donato-San Vitale 438049/2017).

Durante il periodo di deposito sono inoltre pervenute 8 osservazioni relative alla Valsat:

- **RAG. ELIO LAGHI SRL** (osservazione del 1/08/2018, in atti al PG. n. 328174/2018 del Comune di Bologna). Elio Laghi Srl, titolare della proposta V-6 via Marescotti, osserva che il vincolo di reperire un'area verde di profondità pari a ml.10.00, comprometterebbe in misura sostanziale la possibilità di realizzare un impianto con una buona viabilità completa di spazi di manovra degli automezzi, soprattutto gli autocarri destinati al rifornimento di idrocarburi, che porterebbero ad una riduzione della sicurezza e contestualmente ad un

aumento del rischio di congestionare il traffico all'interno della stazione con possibili ripercussioni anche sulla viabilità pubblica, e conseguentemente anche sulla sicurezza stradale. Propone di conseguenza:

1. per consentire lo sviluppo di una buona viabilità interna e nello stesso tempo attuare una buona mitigazione verso gli ambienti circostanti, la riduzione della larghezza dell'area verde da ml.10 a ml.6.50, come da schema sopra riportato.
 2. per non pregiudicare la sicurezza stradale degli automobilisti che transitano sulla strada comunale o quelli che accedono o escono dall'area della stazione, che detta fascia di mitigazione lungo i fianchi dell'impianto carburanti, sia arretrata dal confine stradale di ml.10.00.
- **MATE soc. coop** (osservazione del 6/08/2018, in atti al PG. n. 332508/2018 del Comune di Bologna). MATE soc. coop, titolare dell'intervento V-7 via Marescotti, descrive le modifiche al lotto d'intervento, che si rendono necessarie sia per la realizzazione della fascia di verde permeabile, prescritta nella VALSAT del POC adottato, sia in considerazione del diniego opposto da SNAM sul parziale utilizzo della fascia di rispetto del gasdotto esistente lungo la Via Marescotti. Presenta inoltre le seguenti osservazioni:
 - In considerazione del fatto che il lotto di intervento, con superficie pari a mq 8.000, viene ricavato in un'area di circa 25.600 mq e la superficie non utilizzata, pari a circa 17.600 mq, resterà comunque a verde, è necessario ridurre a 5 ml la larghezza della fascia alberata di mitigazione e propone in alternativa di creare, a proprie spese e contestualmente alla realizzazione delle opere previste, fuori dal perimetro del lotto ma a ridosso della fascia alberata prescritta, una eventuale area verde con alberature ed altre essenze arbustive, di larghezza min. 5 m. Inoltre dichiara l'eventuale disponibilità a vincolare a verde privato di uso pubblico, con atto notarile se necessario, tutta l'area interessata dalla fascia di rispetto del gasdotto SNAM, in angolo tra Via Marescotti e Via Villanova
 - L'impossibilità di utilizzare, sia pure parzialmente, la fascia di rispetto del gasdotto SNAM e la prescrizione della realizzazione della fascia di mitigazione, comportano delle nuove scelte progettuali e pertanto si OSSERVA la necessità di modificare la conformazione del lotto (vedere allegato 2). La riduzione della fascia di mitigazione consentirebbe di regolarizzare la forma del lotto e, anche, di migliorare la viabilità interna e incrementare le dotazioni di parcheggi e aree verdi al servizio delle diverse destinazioni.
 - Infine comunica la modifica della ragione sociale del proponente, rispetto a quella indicata nella Manifestazione di Interesse, da COOP ADRIATICA S.C.A.R.L in Carburanti 3.0 Srl
 - **PROJECT Srl** (osservazione del 9/08/2018, in atti al PG. n. 336360/2018 del Comune di Bologna). La Ditta Kuwait Petroleum Italia S.p.A., titolare della proposta V-4 Viale Europa, chiede la riduzione della prescritta fascia verde a permeabilità profonda, fino ad un massimo di metri 5 (cinque) sul lato nord ovest dell'area oggetto d'intervento, mentre per la restante delimitazione a verde propone una soluzione che prevede, anziché la fascia di verde a permeabilità profonda larga 10 metri, la destinazione a verde di un'area esterna all'ambito interessato dal POC.
 - **ZERO/ASSOCIATI** (osservazione del 13/08/2018, in atti al PG. n. 339513/2018 del Comune di Bologna). La Soc Geco srl e la Soc. GD srl, entrambe interamente controllate dal Nordiconad Soc. cooperativa, hanno presentato in data 30/03/2015 una manifestazione di interesse per la localizzazione di un impianto in via San Donato. In data 18/05/2018 ha comunicato la volontà di rinunciare a tale manifestazione di interesse e ha contestualmente proposto una nuova localizzazione dell'impianto in area antistante il centro commerciale "Via Larga", area di proprietà dell'osservante. Con la presente osservazione, l'osservante conferma di voler realizzare il distributore di carburante in via Galleria Vialarga 10; chiede una capacità edificatoria del comparto pari a m1 18,00 di SU; allega la Proposta preliminare e lo Studio di fattibilità degli interventi, oltre allo Studio preliminare di compatibilità ambientale e alla Relazione geologica completa relativa allo studio sismico di

III livello.

- **Tugnoli Alfredo** (osservazione del 22/08/2018, in atti al PG. n. 346764/2018 del Comune di Bologna). L'osservante, titolare della proposta V-2, chiede:
 - cancellazione della norma della fascia verde della larghezza di ml. 10:00, indicata dalla VALSAT e confermata dalla Sintesi non Tecnica della medesima, da entrambi i documenti;
 - o in subordine ne riduca l'applicazione ai soli lotti di superficie Sf o St superiore alla soglia dei 5.000 mq.
 - che comunque l'area in oggetto, V-2, in fregio al Viale Alcide de Gasperi, individuata al N.C.T. del Comune di Bologna al f. 95 con il mappale 476 di ha 0.31.73, (con destinazione MD nel prg '85), sia esentata da interventi di dotazioni e/o prescrizioni che ne riducano ulteriormente la Sf già ridotta rispetto alla proposta P.G. n. 87959/2015 e successive modifiche ed integrazioni, e di molto inferiore a quella degli altri interventi ammessi, pur in presenza di analoghi vincoli ambientali.
- **ENI S.p.A.** (osservazione del 28/08/2018, in atti al PG. n. 352041/2018 del Comune di Bologna). ENI S.p.A. premette che la proposta denominata "V-1 via M. E. Lepido" è posta in adiacenza ad un'area di servizio distribuzione carburanti di proprietà Eni S.p.A. e osserva che tale proposta:
 - interessa una zona urbana già ampiamente servita da un congruo numero di impianti distribuzione carburanti; infatti, a partire da Via Umbro Lorenzini (variante alla Via Emilia in corrispondenza dell'abitato di Anzola Dell'Emilia) fino alla Rotonda Benedetto Croce, per un percorso di oltre Km 4,5, salvo poche eccezioni, le uniche attività commerciali o produttive presenti sono impianti distribuzione carburanti ad uso pubblico;
 - non potrà rispettare gli obiettivi della VALSAT, che nelle Misure di sostenibilità per le specifiche localizzazioni, al punto Verde stabilisce che "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"; in particolare, il vincolo della presenza di alberature pubbliche tutelate (n. 5 platani a filare, dei quali n. 3 classificabili quali "Alberi di Grande Rilevanza" ai sensi dell'art. 2 del vigente "Regolamento comunale del verde pubblico e privato"), non abbattibili, impedisce il rispetto di quanto previsto dai "Criteri per la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti, norme tecniche e procedura li per l'installazione ed il funzionamento degli stessi e per la gestione degli impianti esistenti" approvati dal Consiglio Comunale con deliberazione O.dG. n. 304/2012, che all'art. 10, punto 3, stabiliscono che gli accessi ai nuovi impianti devono "avere una larghezza di almeno m 15"; infatti, l'interasse esistente tra i fusti delle alberature (n 12 circa) e la tutela delle relative aree di pertinenza stabilita dal vigente "Regolamento comunale del verde pubblico e privato", non consentono la realizzazione di passi carrai di dimensioni conformi alle norme vigenti;
 - per quanto riguarda gli aspetti della sicurezza stradale, la prevista localizzazione, su un asse viario di penetrazione urbana di primaria importanza e a ridosso del braccio di accesso alla Rotatoria Antonio Gosbarrini, non farà altro che aumentare gli attuali problemi di congestione del traffico in ingresso alla rotatoria;
 - comporterà, necessariamente, una modifica della segnaletica orizzontale di Via M.E. Lepido, con la soppressione dei brevi tratti di discontinuità della striscia longitudinale di separazione dei sensi di marcia che attualmente consentono l'attraversamento della strada, in corrispondenza dei civici n. 231/3 e n. 231/4, da parte dei residenti; infatti, in caso di futura realizzazione di un nuovo impianto di distribuzione carburanti, sarebbe necessario eliminare la possibilità di attraversamento vista l'evidente pericolosità che verrebbe a crearsi a causa dell'interferenza tra la viabilità "da/per" i civici n. 231/3 e n. 231/4 e la viabilità "da/per" l'area di servizio, penalizzando notevolmente l'accesso veicolare dei residenti alle proprie abitazioni.

- **ENI S.p.A.** (osservazione del 28/08/2018, in atti al PG. n. 352132/2018 del Comune di Bologna). ENI S.p.A. premette che la proposta “V-3 via C. Colombo”, è posta su un’asse viario interferente con un’area di servizio distribuzione carburanti di proprietà Eni Sp.A. ubicata in Bologna, Via Cristoforo Colombo n. 36 e osserva che la proposta:
 - interessa una zona urbana già servita da un congruo numero di impianti distribuzione carburanti; infatti, sulla Via Colombo, a partire da Via Marco Polo fino alla Rotonda Martiri delle foibe, per un percorso di oltre Km 3, salvo poche eccezioni, le uniche attività commerciali o produttive presenti sono impianti distribuzione carburanti ad uso pubblico;
 - a fronte delle caratteristiche strutturali dell’asse stradale, in fregio al quale verrebbe realizzato il nuovo impianto, non risulta rispettato quanto previsto al punto 4 dell’art. 10 dei “Criteri per la realizzazione 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”, approvati dal Consiglio Comunale con deliberazione O.d.G. n. 304/2012, per quanto di seguito esposto:
 - Via Colombo è classificata dal Regolamento viario del Comune come “Strada di Interquartiere tipo 4”, tipologia quest’ultima assimilata alle “Strade di scorrimento urbano” di tipo D, di cui al D.lgs. n. 285/1992 (Codice della Strada), le quali richiedono l’osservanza di particolari cautele e di criteri di sicurezza in ragione dell’elevato flusso di traffico ininterrotto a cui sono destinate;
 - negli elaborati grafici allegati alla proposta di localizzazione manca totalmente la necessaria indicazione delle corsie di accelerazione e decelerazione, contrariamente a quanto stabilito dal punto 4 dell’art. 10 dei predetti “CRITERI”, che proprio in relazione alle “strade a quattro o più corsie in totale” prescrive “ai fini della sicurezza stradale le corsie di accelerazione e decelerazione devono avere una lunghezza minima — con limite di velocità di 70 km/h - rispettivamente di m 75 e di m 60 e larghezza non inferiore m 3, raccordate al piazzale con curve di raggio non inferiore a m 10; con limite di velocità di 50 km/h rispettivamente di m 35 e m 30”;
 - la criticità risulta evidenziata nel parere espresso dal Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture del Comune di Bologna riportato nella “Relazione Istruttoria” in data 01/03/2016, in cui si rileva che “in base alla classificazione stradale del vigente PGTU, comparata alle caratteristiche evidenziate dall’attuale Regolamento Viario, le strade classificate da tale strumento come di “Interquartiere Tipo A’ sono assimilate alle strade di scorrimento. Non risulta siano state previste le necessarie corsie di accelerazione e decelerazione”.
- **avv. Mastragostino per conto di SAICA** (osservazione del 24/07/2018, in atti al PG. n. 315197/2018 del Comune di Bologna). SAICA è titolare di una stazione di servizio in via Cristoforo Colombo n. 201, che si trova a circa 200 m in linea d’aria rispetto alla localizzazione di una delle nuove stazioni in progetto. SAICA rileva che:
 - la proposta di localizzazione del nuovo impianto lungo il medesimo asse viario e medesima direzione di marcia appare del tutto inutile interessando un’area già ampiamente servita
 - tale nuova proposta non rispetta i criteri comunali sulla localizzazione degli impianti di carburante ad uso pubblico e risulta particolarmente impattante sotto vari profili legati alla sostenibilità ambientale, con conseguente violazione degli obiettivi che supportano la Valsat. In particolare rileva le seguenti criticità:
 - impatto acustico: lo studio acustico realizzato su incarico dei residenti nel limitrofo “Villaggio rurale” ha evidenziato che l’abbattimento del terrapieno esistente, sopraelevato rispetto al suolo e contenente idonea barriera arborea (lunghezza 220 m, larghezza 12-15 m, altezza 5-6 m), necessario per la realizzazione dell’impianto, comporterebbe un peggioramento della qualità acustica dei luoghi, pari a 10-13 dB di pressione sonora in più in facciata dei ricettori abitativi più vicini. Per ottenere il medesimo abbattimento sonoro, oggi assicurato dal terrapieno, occorrerebbe la

realizzazione di una barriera acustica di altezza di 8 metri sul confine dell'area interessata dalla stazione di carburanti.

- impatto ambientale: l'impianto in oggetto intercetta un ambito agricolo di rilievo paesaggistico, è localizzato su un'area a uso esclusivamente agricolo e di ricarica della falda, nonché a pochi metri dalla sopraccitata area abitativa. L'intervento determinerebbe varie criticità: ampia impermeabilizzazione di un suolo integro a permeabilità profonda; rilevanti ricadute sulle attività agricole in atto; interferenze rispetto ad un'area di tutela idrica; esposizione acustico-visiva dei recettori residenziali del "Villaggio rurale" in ragione del pressoché totale abbattimento della barriera arborea.
- sicurezza stradale: l'intersezione tra il ramo stradale principale (a 4 corsie) ed il ramo secondario, ad esso perpendicolare, si trova a ridosso della stazione di rifornimento, creando interferenza tra i flussi di veicoli che si immettono nella strada principale e quelli in entrata o uscita dalla stazione di rifornimento. Questo è stato rilevato anche nel parere (negativo) espresso dal quartiere Navile. Inoltre nel layout di progetto manca l'indicazione delle corsie di accelerazione e decelerazione, necessarie in quanto via Colombo è una strada di scorrimento a 4 corsie.
- La risoluzione delle eventuali interferenze con la viabilità esistente e la valutazione di impatto acustico vengono rimandate alla fase di richiesta del titolo abilitativo. In tal modo si postone ad una fase prescrittiva quanto sarebbe invece dovuto avvenire in fase di valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale per verificare l'ammissibilità delle proposte. La sostanziale trasmutazione dei motivi di esclusione in possibilità per i proponenti di rimediare in una fase successiva, determina la violazione e la vanificazione dei criteri e degli obiettivi che la stessa Amministrazione comunale si è proposta di perseguire attraverso la Valsat (enunciati nella DGC PG n. 127010/2016: preservazione dei suoli agricoli e rurali, riduzione dei consumi di suolo agricolo).

Per questi motivi SAICA chiede lo stralcio della proposta di realizzazione del nuovo impianto su via Cristoforo Colombo.

CONSIDERAZIONI E OSSERVAZIONI

Il POC Carburanti è stato proposto dal Comune di Bologna per poter "identificare, tramite la Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT), le possibili conseguenze ambientali delle localizzazioni comprensive dell'effetto cumulato nell'arco temporale di validità del POC, e di inserire le misure idonee per impedirle, mitigarle o compensarle, assicurando che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile".

L'obiettivo, senza dubbio condivisibile, si scontra tuttavia con una serie di problematiche oggettive la cui risoluzione non è banale.

Se da un lato è molto apprezzabile che dalle originarie 21 manifestazioni di interesse il Comune abbia già effettuato una severa selezione, si rileva tuttavia che le restanti 7 proposte sono tutte situate in Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico, eccetto una, la numero V-5, peraltro classificata come "Visuali della viabilità verso il paesaggio agricolo o collinare da salvaguardare". Sono comunque tutte, nessuna esclusa, collocate su terreni agricoli mai stati oggetto di trasformazione e, dunque, a permeabilità profonda per un totale di circa 64.000 mq. Né si può considerare sufficiente l'argomentazione, riportata nella Relazione di POC, secondo cui "la giurisprudenza è costante nel ritenere che gli impianti possano essere localizzati anche in ambiti agricoli": infatti in sede di ValSAT si valuta la sostenibilità ambientale e non una semplice fattibilità giuridica.

La cosa è particolarmente critica rispetto alla componente suolo, nei confronti della quale non sono

attuabili mitigazioni di sorta per quanto riguarda la perdita di permeabilità e il consumo di suolo. Lo stesso Comune di Bologna, nella Valutazione sul POC prodotta dal Settore Ambiente ed Energia nel marzo 2017 (PG 105920/2017), rileva una elevata criticità dovuta alle perdite da serbatoi e tubazioni adibiti allo stoccaggio di idrocarburi. Segnala in particolare che il 75% dei procedimenti di bonifica per perdite da serbatoi interrati nel territorio comunale riguardano la rete di distribuzione carburanti. La valutazione del Comune di Bologna - Ambiente è che ogni nuovo insediamento che preveda la stoccaggio di sostanze pericolose per le acque sotterranee attraverso l'uso di serbatoi interrati ha un impatto negativo sull'ambiente, ulteriormente aggravato se la proposta di localizzazione riguarda aree ad uso agricolo o di ricarica delle falde acquifere.

Del resto anche i Quartieri, interpellati dal Comune di Bologna, hanno espresso alcune perplessità specifiche sui singoli interventi, in alcuni casi chiedendone il rigetto, ma anche considerazioni di carattere più generale che si applicano a tutte le proposte in essere. Il Quartiere San Donato-San Vitale evidenzia che "la salvaguardia della destinazione agricola dei suoli e la conservazione della relativa vocazione naturalistica rappresentano un obiettivo di primaria importanza per il legislatore. Al fine di preservare i suoli agricoli e rurali per la loro funzione di riequilibrio ecologico e ambientale, appare opportuno estendere la valutazione degli effetti conseguenti alla localizzazione degli impianti alla natura dei terreni coinvolti realizzando una pianificazione dell'uso e consumo del territorio improntata alla tutela dello stesso e alla salvaguardia della ruralità".

Si condivide in pieno questa considerazione, dalla quale deriva la necessità di selezionare aree già compromesse, ovvero da riqualificare, come ad esempio aree industriali abbandonate o dismesse, areali già impermeabilizzati o da bonificare, edifici non tutelati in stato di abbandono. Si ritiene che un simile approccio porterebbe un doppio valore aggiunto: oltre alla collocazione di impianti moderni e auspicabilmente ecocompatibili, si contribuirebbe alla reale riqualificazione ed eventuale bonifica di areali degradati azzerando al contempo il consumo di suolo che, lo ricordiamo, è l'obiettivo principale della nuova legge urbanistica regionale.

Sul POC in oggetto sono pervenute numerose osservazioni. Esse sono tutte di esercenti di impianti esistenti ovvero di proponenti, e in genere contestano l'inserimento di tali impianti (salvo l'osservazione di ZERO/ASSOCIATI che invece chiede l'inserimento di un ulteriore impianto). Le motivazioni riguardano primariamente argomenti di ValSAT: accessibilità, traffico, verde, paesaggio, uso del suolo, rumore. In alcuni casi viene contestata l'eccessiva vicinanza ad altri impianti simili.

Ciò che si rileva tuttavia è che le osservazioni si fondano non già sui dati e le informazioni fornite nel documento di ValSAT del POC, ma su valutazioni che gli osservanti hanno svolto in modo autonomo. Ciò è dovuto al fatto che il documento di ValSAT presentato dal Comune di Bologna elenca in modo molto preciso i potenziali impatti ma non li quantifica e non li valuta nei casi di specie, rimandando alla fase di rilascio dei titoli abilitativi la valutazione degli impatti e l'individuazione delle misure di mitigazione relative a mobilità, rumore, acque, verde ed elettromagnetismo.

Tutte le aree interessate sono in zona di pericolosità idraulica P2. Anche lo studio idraulico viene rimandato alla fase di richiesta del titolo abilitativo.

Nei documenti presentati non è affrontato il tema della laminazione, anche se tutte le proposte si trovano in aree soggette a controllo degli apporti d'acqua (PTCP art. 4.8).

E' stato evidenziato anche da alcuni osservanti che rimandare la valutazione di sostenibilità ad una fase di progettazione esecutiva, in questo caso al PdC, di fatto comporta la rinuncia al ruolo principale della valutazione di sostenibilità, che è la valutazione delle alternative. Dunque in definitiva si invalida l'intero processo, che collassa su una specie di VIA finalizzata alla minimizzazione degli effetti sull'ambiente mediante lievi modifiche progettuali o, più frequentemente, opere di mitigazione.

A maggior ragione, in considerazione del fatto che per 4 delle 7 localizzazioni inserite nel POC era stato chiesto il rigetto dai Quartieri competenti, il documento di ValSAT avrebbe dovuto motivare la scelta di mantenerle.

L'art. 71 del RUE ("Ambiti agricolo di rilievo paesaggistico") specifica che l'insediamento in tali ambiti dell'uso 4f (distribuzione di carburanti) è soggetto a verifica di ammissibilità relativamente ai seguenti impatti: impatto sulla mobilità e sul traffico, impatto su rete e impianti idrici, impatto su rete e impianti fognari, impatto su reti e impianti energetici, impatto sul sistema di gestione dei rifiuti urbani, rischio di incidente, rischio di inquinamento da rifiuti, uso/movimento di sostanze nocive e pericolose.

Le Norme del POC dichiarano che la ValSAT, ed il conseguente rispetto delle relative prescrizioni e condizioni, assolve alla Verifica di ammissibilità di cui all'art. 30 del RUE per l'insediamento dell'uso (4f) impianti di distribuzione carburante negli Ambiti agricoli di rilievo Paesaggistico.

Il citato art. 30 del RUE specifica, al comma 2, che "nel caso di intervento soggetto a procedure di POC i contenuti di cui al comma 1 devono costituire parte integrante della valutazione di sostenibilità dell'intervento".

Tuttavia il Documento di ValSAT non approfondisce tutti gli aspetti necessari ad assolvere l'obbligo di Verifica di ammissibilità di cui sopra, in particolare per quanto riguarda (vedi RUE art. 30, comma 1):

- Impatto sulla mobilità e sul traffico, che, in base al citato art. 30 del RUE, deve essere documentato attraverso uno Studio relativo all'insediamento proposto, redatto secondo le modalità previste dal Regolamento viario vigente, contenente:
 - verifica dei flussi di traffico generato/attratto ante e post operam (con particolare attenzione ai flussi di traffico pesante attratto/generato) estesa all'area d'influenza dell'intervento e valutazione positiva circa la capacità di assorbimento da parte della rete esistente oppure della effettiva possibilità di suo adeguamento;
 - verifica dello schema di accessibilità (pedonale, ciclabile, veicolare, trasporto pubblico);
 - ricognizione dei punti di pericolosità e definizione degli interventi atti a rimuoverne i fattori;
 - valutazione delle ricadute sulla qualità ambientale del contesto e misure adottate per rimuovere o mitigare gli eventuali effetti negativi.

Pertanto, dal momento che non sono stati forniti nella documentazione di ValSAT gli elementi conoscitivi necessari, e che conseguentemente i documenti pubblicati non hanno assolto al dovere di informazione ambientale ai cittadini in merito ai contenuti del POC, si ritiene necessaria la ripubblicazione della documentazione di Piano completa di tutti gli elementi conoscitivi necessari a motivare le scelte localizzative alla luce della sostenibilità ambientale e ad assolvere gli obblighi del RUE.

LA RESPONSABILE
DELL'AREA AUTORIZZAZIONI E
CONCESSIONI METROPOLITANA
Dott.ssa Patrizia Vitali¹
(firmato digitalmente)

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