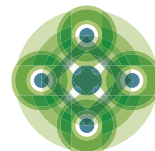




Comune di Bologna



Sostenibilità  
è Bologna

## VARIANTE AL PIANO OPERATIVO COMUNALE PER LA LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTE

### **RELAZIONE DI CONTRODEDUZIONI**

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

**Segretario Generale**  
Roberto Finardi

**Direttore Ufficio di Piano**  
Francesco Evangelisti

documento firmato digitalmente



Nel periodo di deposito degli elaborati della Variante al Piano Operativo Comunale per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante - adottato con deliberazione Rep. DC/2019/91 nella seduta del 9 settembre 2019, integrata con deliberazione Rep. DC/2019/106 nella seduta del 14 ottobre 2019 - **è pervenuta una osservazione** di seguito riassunta, relativamente alla quale sono state formulate le controdeduzioni.

- PG n. 565347/2019 Di.Str.Gas – Associazione Nazionale Distributori Nazionali GPL per Autotrazione, pervenuta il 18 dicembre 2019

**In data 18 dicembre 2019 con PG n. 565347/2019, Di.Str.Gas – Associazione Nazionale Distributori Nazionali GPL per Autotrazione** ha presentato la seguente osservazione.

Considerato che:

- nel progetto (visionato a seguito di una richiesta di accesso agli atti) non è presente il rifornimento GNC/GNL che è obbligatorio, secondo la Direttiva DAFI ed il D.Lgs. 257/2016, per gli impianti di nuova costruzione.
- la zona in cui è ubicata via A. Gazzoni è già satura di impianti, nel raggio di un chilometro sono presenti undici punti vendita di carburante; negli ultimi anni sono anche stati chiusi alcuni impianti in via Massarenti.
- l'impianto, essendo realizzato all'interno di un centro commerciale, mette a repentaglio il soccorso e la sicurezza degli utenti del centro commerciale.
- la presenza di un'autobotte per il rifornimento di un distributore di carburante ubicato all'interno di un centro commerciale aumenta il pericolo per la collettività.
- l'amministrazione, con la localizzazione di nuovi impianti, intende promuovere l'ammodernamento della rete distributiva dei carburanti ed offrire l'opportunità di insediamento anche ai marchi low cost. In Italia il numero di distributori resta molto elevato rispetto all'Europa dove il numero di impianti è inferiore e l'efficienza maggiore. Inoltre, dal 2000 ad oggi, gli impianti in Italia sono diminuiti del 15% per una minore richiesta di carburante; la riduzione della rete non è riuscita a ridistribuire i quantitativi di erogato per punti vendita. Appare ragionevole e più efficiente intervenire sull'ammodernamento degli impianti esistenti invece di incentivare la proliferazione di nuovi impianti. L'Amministrazione non perseguirebbe alcun interesse pubblico concreto.
- l'obiettivo del PUMS di ridurre del 20% i flussi di traffico nei centri abitati porterebbe ad una contrazione della domanda di carburanti, incentivando i servizi di trasporto pubblico. Aumentare il numero di distributori, invece di coadiuvare il perseguimento di tale obiettivo, ne impedirebbe la sua realizzazione.
- l'intervento contrasta con la nuova Lr 24/2017 che promuove il consumo del suolo a saldo zero e la rigenerazione urbana; non vi sarebbe alcun riuso del suolo ma una contaminazione di aree integre ed incontaminate.

È stata formulata la seguente domanda:

1. si chiede di non approvare l'ulteriore possibilità di realizzare l'impianto di distribuzione di via Gazzoni e di trovare soluzioni alternative, anche con la definizione di criteri più selettivi ed attuali.

I primi quattro punti della presente osservazione riguardano la localizzazione oggetto della presente variante.

Dato che la Giunta Regionale ha approvato la Delibera n. 2065 del 18 novembre 2019 per adeguare la disciplina regionale a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. n. 257/2016 attuativo della Direttiva DAFI 2014/94/UE sui carburanti alternativi, a partire dall'11 dicembre 2019 (data di entrata in vigore della Delibera) i nuovi impianti dovranno dotarsi di un terzo prodotto di gas naturale, anche biometano, in forma gassosa GNC o liquida GNL, salvo impossibilità tecniche come definite in delibera, da verificarsi disgiuntamente per GNC e per GNL.

I restanti tre punti riguardano più in generale tutte le future localizzazioni, tanto che l'osservante ha già esposto i medesimi contenuti nella precedente osservazione presentata in data 24 agosto 2018 con PG n. 350801/2018, per l'approvazione del "Poc per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante".

**Non è stata accolta l'osservazione** in quanto la volontà dell'Amministrazione è quella di concludere la procedura relativa all'approvazione del presente strumento urbanistico, in relazione agli obiettivi di ammodernamento e di riqualificazione della rete e non ostacolando l'attività d'impresa, potendo con tale strumento urbanistico valutare la sostenibilità ambientale e territoriale.

Si precisa che tra gli obiettivi del Pums, quello generale relativo alla tutela del clima include il macro-obiettivo "riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili", che non è in contrasto con gli obiettivi del presente Poc di ammodernamento e di riqualificazione della rete.

Rispetto al dettato della Lr 24/2017, che esclude la possibilità per i Comuni di bilanciare nell'ambito dello strumento urbanistico la sostenibilità ambientale e territoriale di ulteriori nuove istanze di localizzazione, si accoglie l'osservazione di aggiornare i requisiti dei criteri insediativi degli impianti coerentemente con la disciplina regionale.

La Città metropolitana di Bologna ha trasmesso l'Atto del Sindaco Metropolitano di Bologna prot. n. 65 del 15 aprile 2020, protocollato con PG n. 151776/2020. Tra gli Allegati dell'Atto, la Relazione istruttoria riporta la formulazione di due riserve.

1. *“si chiede di prevedere un monitoraggio dell'afflusso di traffico veicolare al distributore al fine di attuare eventuali interventi di mitigazione limitando, se necessario, anche l'insediamento di ulteriori attività integrative”;*

Durante il periodo di deposito della presente Variante adottata, la Città metropolitana di Bologna aveva trasmesso, con comunicazione PG n. 511470/2019 del 18 novembre 2019, la seguente richiesta di approfondimento, ai fini della valutazione ambientale: *“nel documento di Valsat non è stato trattato il tema del traffico; si chiede pertanto uno studio dell'impatto che l'attuazione della variante in oggetto potrà avere sul traffico”.*

L'Amministrazione comunale, tramite nota PG n. 151776/2020 del 15 aprile 2020, aveva fornito la seguente precisazione: *“Si conferma quanto controdedotto in fase di approvazione del Poc per gli impianti di distribuzione carburante. La localizzazione V-8 ha un'estensione contenuta, circa 1.800 mq di superficie fondiaria; l'intervento completa l'infrastrutturazione in essere, ovvero è un'attività complementare al servizio della circolazione stradale, tanto che tale realizzazione non è gravata da ulteriori opere relative al sistema delle dotazioni territoriali o ad infrastrutture per l'urbanizzazione. Inoltre, la Valsat non prevede alcuna misura di sostenibilità per la componente “Mobilità”: “L'assetto viario relativo alla localizzazione interessa unicamente la viabilità interna del centro commerciale e, poiché trattasi complessivamente di aree di proprietà privata, l'impianto non avrà un accesso indipendente dalla viabilità pubblica. Non sono pertanto necessarie misure di sostenibilità ambientale”.*

Si conferma quanto già precisato, specificando che, vista l'estensione contenuta di circa 1.800 mq, un'eventuale insediamento di attività integrative, di cui il nuovo impianto potrebbe essere dotato in futuro, non risulta al momento programmabile. Le attività integrative previste in alcune localizzazioni, già approvate dal precedente Poc, sono comunque state valutate in termini di sostenibilità dell'accessibilità, anche in relazione al Rue, quali usi non direttamente attrattivi di flussi veicolari se non nel complesso del nuovo insediamento.

In merito all'eventuale traffico indotto dal nuovo impianto di distribuzione carburanti, si ribadisce che *“Il Codice della Strada, all'art. 24 c. 1, definisce le “pertinenze stradali” come quelle parti della strada destinate in modo permanente al servizio o all'arredo funzionale di essa. Gli impianti di distribuzione carburanti fanno parte delle pertinenze stradali e vengono definiti, sempre all'art. 24 c. 4 del Codice, come “pertinenza di esercizio stradale”.*

Pertanto, ai sensi del Codice della strada, tali impianti vengono inquadrati come *“attrezzature a servizio della strada”* e non come nuovi poli attrattori di traffico, in quanto intercetteranno, in linea generale, i flussi veicolari che generalmente già transitano su tali direttrici stradali o, come nel caso di specie, utenti del supermercato.

Vista la riserva formulata, non si ritiene utile un monitoraggio dei flussi di traffico in quanto risulterebbe poco significativo e di difficile gestione sia nei tempi che nei modi.

Relativamente al suggerimento di completare il percorso ciclopedonale, attualmente interrotto nel tratto di collegamento tra la rotonda Elena Lucrezia Corner Piscopia e la rotonda della Leona, si ritiene che il tema non sia pertinente all'interno del presente procedimento.

L'Amministrazione comunale, in linea generale, sta cercando di evitare soluzioni come quella proposta, prediligendo la separazione tra ciclisti e pedoni. Inoltre, la proposta riguarderebbe la realizzazione di un modesto tratto di percorso che non contribuirebbe alla creazione di itinerari ciclabili significativi, possibile solo con un intervento organico di revisione dell'assetto di via Larga, che attualmente non presenta tratti di percorsi ciclabili realmente funzionanti. Senza tale complessiva revisione l'intervento proposto produrrebbe scarsi risultati. Infine, si segnala che, nel caso specifico, il tratto di via Larga menzionato presenta il passaggio a livello della linea Bologna-Portomaggiore, di cui è prevista l'eliminazione con interrimento della linea ferroviaria: l'onere di modificare quel tratto di via Larga è già in carico a quel progetto.

2. *“si chiede di produrre, in questa fase, un approfondimento idraulico al fine di valutare compiutamente, in sede di rilascio del titolo edilizio, l'aumento di rischio dovuto all'insediamento di una attività che utilizza sostanze pericolose che, in caso di allagamento, potrebbe creare un significativo danno ambientale. Si chiede infine di tenere conto della tutela della risorsa idrica sotterranea nella definizione della localizzazione dei serbatoi di carburante.”*

Durante il periodo di deposito della presente Variante adottata, la Città metropolitana di Bologna aveva trasmesso, con comunicazione PG n. 511470/2019 del 18 novembre 2019, la seguente richiesta di approfondimento, ai fini della valutazione ambientale: *“considerato che l'area di intervento ricade in un territorio caratterizzato da alluvioni poco frequenti (P2) sia per il reticolo principale che per il secondario è necessario produrre, in questa fase, un studio idraulico che asseveri il non incremento del rischio idraulico”*.

L'Amministrazione comunale, tramite nota PG n. 151776/2020 del 15 aprile 2020, aveva fornito la seguente precisazione: *“all'interno della Valsat della Variante del Poc è riportato che “Rispetto alla “Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni” (PGRA), come già indicato nel paragrafo “Verifica di conformità a vincoli e prescrizioni”, poiché le aree interessate dalle trasformazioni ricadono tutte nello scenario di pericolosità (P2) “alluvioni poco frequenti”, nella fase di richiesta del titolo abilitativo dovranno essere verificate le condizioni di sicurezza delle opere rispetto agli scenari di allagamento del PGRA e l'assenza di aggravamento delle condizioni di pericolosità e rischio. Dovranno inoltre definirsi le opere necessarie per la messa in sicurezza degli impianti e dei depositi carburanti”. Pertanto, si conferma che lo studio idraulico verrà predisposto in fase di richiesta di titolo edilizio”*.

Si conferma quanto già precisato: ulteriori approfondimenti richiesti per verificare le condizioni di sicurezza relativamente al Piano Gestione Rischio Alluvioni sono richiesti in fase di presentazione del titolo edilizio.

Per il dettaglio delle motivazioni si rimanda, nel seguito del presente documento, al commento al parere di ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni metropolitana (AACM) di Bologna sullo stesso tema.

Per la tutela della risorsa idrica sotterranea nella definizione della localizzazione dei serbatoi di carburante è stata recepita la prescrizione ed inserita nella Valsat, alla componente “Suolo, sottosuolo e acque sotterranee”, dove è stato aggiunto:

*“Oltre a quanto sopra già prescritto per le modalità realizzative del parco serbatoi, a maggior tutela della risorsa idrica sotterranea, si raccomanda di valutare una diversa localizzazione del parco serbatoi in relazione all'assetto geologico riscontrato”.*

Nell'Atto del Sindaco Metropolitano di Bologna prot. n. 65 del 15 aprile 2020, oltre alle Riserve nell'ambito del procedimento urbanistico, viene espressa

*“ (...) la contestuale valutazione di compatibilità ambientale sul documento di Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat) del Piano in oggetto, in esito alla fase di consultazione svolta dal Comune ed a seguito dell'acquisizione dei pareri forniti dagli Enti competenti in materia ambientale nonché della proposta di parere motivato fornita da ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni metropolitana (AACM) di Bologna, allegata alla Relazione istruttoria sopra richiamata, nei termini di seguito indicati: “Acquisita e valutata tutta la documentazione presentata, nonché i pareri degli Enti competenti in materia ambientale, la Città Metropolitana di Bologna esprime una valutazione ambientale positiva sulla variante al POC relativamente ai temi affrontati dalla Valsat, condizionata al recepimento delle riserve sopra esposte, delle valutazioni in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio (allegato B) e dei pareri degli Enti ambientali, con particolare riferimento alle considerazioni e prescrizioni ambientali indicate nella “proposta di parere in merito alla valutazione ambientale” predisposta da AAC Metropolitana di ARPAE” (Allegato A).; 3. formula, altresì, il parere previsto in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio, che si allega alla suddetta Relazione istruttoria (Allegato B); (...)”*

**Vengono di seguito esaminate le prescrizioni espresse nei pareri degli Enti ed indicato il recepimento nella Valsat o le motivazioni del mancato recepimento.**

- **Relazione Istruttoria Arpae AAC Metropolitana n. 787/2020**

*“(...) Perciò si ritiene che le valutazioni di flussi di veicoli afferenti all'impianto sia sottostimata e che sia probabile, particolarmente nelle giornate di venerdì e sabato,*

*un significativo interessamento della viabilità esterna pubblica, già gravata da flussi di traffico importanti. In aggiunta, sono potenzialmente previste ulteriori attività integrative: autonomi servizi all'auto e all'automobilista (ad es. autolavaggio), autonome attività commerciali o di pubblici esercizi (somministrazione di alimenti e bevande).*

*Le stime di flussi di accesso al distributore prevedono circa 120 rifornimenti di carburante al giorno, ovvero, ripartendo il dato sulle 12 ore di apertura del centro commerciale, circa 10 all'ora. Il dato appare poco credibile anche se rapportato ad un qualsiasi distributore esistente sul territorio. Pertanto si ritiene necessario prevedere un monitoraggio dell'afflusso al distributore per poter in seguito intervenire sui problemi di traffico indotto con opere sulla viabilità pubblica, se del caso. Inoltre si invita il Comune a non prevedere la possibilità di insediamento di ulteriori attività integrative, ovvero a stralciarle se già previste dalle norme.*

*Al fine di compensare in parte l'impatto sulla congestione stradale del distributore in oggetto, che è parte del più ampio POC carburanti, si suggerisce al Comune di completare la realizzazione di un percorso ciclo/pedonale, attualmente interrotto nel tratto di collegamento tra la rotonda Elena Lucrezia Corner Piscopia e la rotonda della Leona. L'incremento del traffico indotto dalla variante esporrebbe ad ulteriore maggior rischio la viabilità ciclopedonale. (...)”*

Si rimanda alla risposta alla riserva n. 1.

*“(...) Per quanto riguarda la componente acque superficiali, in base alla “Variante di coordinamento tra il PGRA e i Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno”, approvata dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 2111 del 5 dicembre 2016, che integra il Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico del fiume Reno, l'area ricade nello scenario P2 - Alluvioni poco frequenti, in riferimento al reticolo principale.*

*Relativamente a questa criticità, si ribadisce l'opportunità di un approfondimento idraulico da parte del proponente già in questa fase di pianificazione (POC/PUA), al fine di valutare la sostenibilità dell'aumento di rischio dovuto all'insediamento di una attività che utilizza sostanze pericolose che, in caso di allagamento, potrebbe creare un significativo danno ambientale.*

*A tal proposito, e a supporto di tale richiesta, si riportano i contenuti della DGR 1300/2016 “Prime disposizioni regionali concernenti l'attuazione del piano di gestione del rischio di alluvioni nel settore urbanistico, ....”, relativa al Bacino del Fiume Po, in cui è esplicitato: “In tali casi, nelle aree urbanizzabili e da riqualificare soggette a POC/PUA ubicate nelle aree P3 e P2, nell'ambito della procedura di VALSAT di cui alla L.R. 20/2000 e s.m.i., la documentazione tecnica di supporto ai Piani operativi/attuativi deve comprendere uno studio idraulico di dettaglio che consenta di definire la compatibilità o meno della previsione con le criticità rilevate, in base al tipo di pericolosità e al livello di esposizione locali.”*

*Per gli altri aspetti relativi alla matrice acqua, si condividono e si ribadiscono tutte le prescrizioni elencate nel documento di Valsat e prima riportate. (...)”*

Si illustra come segue, anche a completamento della risposta alla riserva n. 2.

Si condivide l'osservazione di ARPAE AACM relativa alla criticità individuata, ossia in relazione ad un possibile aumento di rischio dovuto all'insediamento di un'attività che utilizza sostanze pericolose e che, in caso di allagamento, potrebbe creare un



danno ambientale; sono inoltre sicuramente condivisibili, in via generale, le indicazioni contenute nella Dgr 1300/2016 che prevede la presentazione di uno studio idraulico nell'ambito della procedura di Valsat per le aree soggette a Poc/Pua ubicate in aree P3 e P2. Tuttavia, considerando la modesta estensione dell'intervento, si ritiene più corretto rimandare lo studio idraulico e l'individuazione delle misure di riduzione della vulnerabilità nella fase di richiesta del titolo abilitativo. Infatti solo in quella fase potranno essere definiti il dettaglio progettuale e le conseguenti misure di riduzione della vulnerabilità.

*“(...) Per quanto riguarda il sistema suolo-sottosuolo, dalla relazione geologica redatta nel 2018, si riscontrano sedimenti prevalentemente coesivi, fino a 15 m di profondità in una parte dell'area e fino a 7/14 m nella fascia occidentale del lotto, sovrastanti uno strato ghiaioso-sabbioso molto addensato.*

*Si evidenzia che i serbatoi interrati, il cui scavo è ipotizzato a -4 metri dal pc, sono localizzati nella zona in cui lo strato argilloso è più ridotto (CPT 2/91), tale da garantire uno spessore di protezione naturale di soli 3 metri. Si ritiene pertanto che l'assetto geolitologico riscontrato dalle prove disponibili necessiti una rivalutazione motivata della localizzazione di tali serbatoi.*

*Si segnala inoltre che le due nuove prove penetrometriche evidenziano almeno 2 m di terreno di riporto superficiale molto addensato che, secondo il geologo incaricato, probabilmente risale alle fasi di costruzione del Centro Commerciale.*

*Come richiesto sono stati svolti gli approfondimenti di III livello sui terreni dell'area da trasformare, prescritti per la fase di pianificazione dalla normativa regionale (DGR 2193/2015 e 630/2019) relativamente alle problematiche sismiche e alla potenziale liquefazione dei terreni, risultata nulla. In considerazioni della tipologia di intervento, della vulnerabilità media segnalata, della presenza di uno strato di riporto di circa 2 metri e di uno strato ghiaioso-sabbioso oltre i 7 metri di profondità discontinuo, in fase esecutiva dovranno essere predisposti gli approfondimenti necessari e le ulteriori verifiche, in risposta ai requisiti delle NTC 2018 e attuate tutte le prescrizioni elencate nel documento di Valsat, finalizzate alla riduzione del rischio di inquinamento del suolo e delle acque sotterranee. (...)”*

Le prescrizioni sono state recepite nella Valsat alla componente “Suolo, sottosuolo e acque sotterranee”, dove è stato aggiunto:

- *“Oltre a quanto sopra già prescritto per le modalità realizzative del parco serbatoi, a maggior tutela della risorsa idrica sotterranea, si raccomanda di valutare una diversa localizzazione del parco serbatoi in relazione all'assetto geologico riscontrato.”*
- *“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, la profondità dei piezometri dovrà essere limitata spingendosi al massimo a 2 metri al di sotto della posa dei serbatoi, monitorando la sola prima acqua falda se presente.”*

#### **Pareri Enti ambientali:**

- **Azienda Usl Città di Bologna** (PG n. 564074/2019), nulla da rilevare.

- **Arpae APA Metropolitana** (PG n. 571663/2019)

*“(...) ARPAE esprime parere favorevole alla variante al POC e RUE a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni specifiche, da verificarsi nella fase di richiesta del titolo abilitativo da parte dell’amministrazione comunale:*

*• 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; (...).”*

Già presente nella Valsat alla componente Acque superficiali.

*“tutte le acque reflue domestiche e le acque reflue industriali, le acque reflue di dilavamento e prime piogge 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;*

*le acque reflue industriali e le acque reflue di dilavamento e prime piogge dovranno subire idoneo trattamento prima dell'immissione in pubblica fognatura. In particolare per le acque reflue di dilavamento e prima pioggia il sistema di trattamento dovrà essere conforme a quanto indicato dalle DGR 286/05 e DGR1860/06;*

*al fine di limitare l'impermeabilizzazione del suolo e favorire il processo di ricarica della falda 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 di dilavamento e prime piogge) 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”*

Recepite integralmente nella Valsat alla componente Acque superficiali.

*“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;*

*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”*

Recepite integralmente nella Valsat alla componente suolo, sottosuolo e acque sotterranee.

*“dovrà essere previsto il controllo in remoto, anche per i sistemi di trattamento delle acque reflue industriali, acque reflue di dilavamento e prime piogge qualora l'impianto non risulti presidiato”*

Recepita integralmente nella Valsat alla componente Acque superficiali.

*“le terre e rocce da scavo dovranno essere gestite ai sensi di quanto stabilito dal DPR 120/2017”*

Recepita integralmente nella Valsat alla componente suolo, sottosuolo e acque sotterranee.

*“i rifiuti presenti dovranno essere gestiti ai sensi di quanto previsto dal Dlgs.152/06 e smi”*

Recepita integralmente nella Valsat alla componente Rifiuti.

*“dovranno essere valutati gli impatti ambientali dovuti alla fase di cantierizzazione, prevedendo le procedura necessarie di gestione finalizzate all'abbattimento delle polveri e alla gestione degli eventuali scarichi di acque reflue industriali e/o di acque reflue di dilavamento e/o acque di aggettamento in acque superficiali e nel reticolo scolante e/o nella fognaria pubblica; tali scarichi dovranno essere preventivamente Autorizzati ai sensi del Dlgs 152/06 e smi e del Regolamento del Servizio Idrico Integrato”*

Già presente nella Valsat alla componente Fase di cantiere.

*“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”*

Recepita integralmente nella Valsat alla componente Acque superficiali

- **Atersir** (PG n. 571663/2019), nulla da rilevare.

- **Hera SpA** (PG n. 508877/2019)

Il parere è stato integralmente recepito nella Valsat alla componente Acque superficiali.

- **Consorzio della Bonifica Renana** (PG n. 5514/2020), nulla da rilevare.

- **Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara** (PG n. 35848/2020)

La Soprintendenza formula parere favorevole, 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.

Quanto espresso nel parere è già presente nella Valsat al capitolo 3 "VERIFICA DI CONFORMITÀ A VINCOLI E PRESCRIZIONI".

- **Regione Emilia-Romagna - Agenzia sicurezza territoriale protezione civile – Servizio Area Reno e Po di Volano** (PG n. 566732/2019), nulla da rilevare.