

COMUNE DI VALSAMOGGIA

intervento

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PRIVATA
AMBITO APS.Mi 2 INCLUSO NEL POC (2018-2023)
SCHEDA N. 40 MARTIGNONE-3 VIA TOMBETTO,
LOCALITA' CREPELLANO.

spazio riservato
all'Ufficio Tecnico

tavola

oggetto dell'elaborato

SINTESI NON TECNICA

scala

data

NOVEMBRE 2021

aggiornamenti

SETTEMBRE 2023

Proprietà:

FA.TA. RICAMBI S.p.A.
Via Chiesaccia n° 5
Loc. Crespellano-Valsamoggia (BO)

Proprietà:

FUGAZZARO SILVANO
Via Emilia n° 214
Anzola dell'Emilia (BO)

**EUREKA
PROJECT
STUDIO ASSOCIATO**
Via Confortino, 22 - Località Crespellano
40053 Comune di Valsamoggia (BO)

progettisti:

Arch. ADRIANA MACCAFERRI

Geom. FRANCO RONCAGLIA

progettista reti fognarie:

Dott. Ing. CARLO BAIETTI



INDICE

1. Premessa	3
1.1. Finalità e contenuti della sintesi non tecnica e obiettivi della procedura di Valutazione Ambientale Strategica	3
1.2. Breve descrizione del progetto	3
1.3. Obiettivi del progetto nel contesto territoriale e normativo	4
2. Inquadramento generale.....	5
2.1. Inquadramento geografico	5
2.1. Inquadramento negli strumenti urbanistici comunali e nei piani di tutela ambientale provinciali e regionali	5
2.1. Descrizione sintetica del progetto.....	8
3. Sostenibilità ambientale del progetto.....	9
3.1. Aria.....	9
3.1.1. Stato	9
3.1.2. Impatto potenziale	10
3.1.3. Misure per la sostenibilità	10
3.2. Rumore	12
3.2.1. Stato	12
3.2.2. Impatto potenziale	13
3.2.3. Misure per la sostenibilità	13
3.3. Acqua	13
3.3.1. Stato	13
3.3.2. Impatto potenziale	13
3.3.3. Misure per la sostenibilità	14
3.4. Suolo, Sottosuolo e Acque Profonde.....	16
3.4.1. Stato	16
3.4.2. Impatto potenziale	17
3.4.3. Misure per la sostenibilità	18
3.4.4. Superfici permeabili-PUA.....	18
3.5. Rifiuti	19
3.5.1. Stato	19
3.5.2. Impatto potenziale	19
3.5.3. Misure per la sostenibilità	19
3.6. Energia.....	19
3.6.1. Stato	19
3.6.2. Impatto potenziale	19
3.6.3. Misure per la sostenibilità	19
3.7. Elettromagnetismo	20
3.7.1. Stato	20
3.7.2. Impatto potenziale	20

3.7.3. Misure per la sostenibilità	20
3.8. Verde e paesaggio	21
3.8.1. Stato	21
3.8.2. Impatto potenziale	21
3.8.3. Misure per la sostenibilità	21
3.9. Traffico e Mobilità	23
3.9.1. Stato	23
3.9.2. Impatto potenziale	24
3.9.3. Misure per la sostenibilità	24

1. PREMESSA

1.1. Finalità e contenuti della sintesi non tecnica e obiettivi della procedura di Valutazione Ambientale Strategica

Il presente documento è una sintesi del Rapporto Ambientale Preliminare ed è stato redatto a scopo divulgativo, per consentire cioè a chiunque di apprezzare i contenuti principali di carattere tecnico e specialistico in esso racchiusi, generalmente rivolti agli “addetti ai lavori”.

In questo modo, nel rispetto delle norme che lo hanno previsto, si vuole facilitare la partecipazione del pubblico alla procedura della verifica di assoggettabilità a VAS, per accrescerne la consapevolezza di esso rispetto ai temi ambientali e per la condivisione delle linee progettuali adottate, supportate dalla maggior trasparenza possibile.

Tale procedimento, che viene istruito a corredo di qualsiasi variante urbanistica, nel suo percorso di approvazione pone lo “sviluppo sostenibile” al centro dell’individuazione delle scelte progettuali, per evitare, ridurre o, eventualmente, compensare i potenziali impatti negativi sull’ambiente.

Il presente documento è stato redatto ai sensi dell’art. 13 comma 5, D.lgs. 152/2006 e tiene conto delle “Linee guida per la predisposizione della Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale (VAS)”, pubblicate il 10/03/2017 Ministero dell’ambiente - Direzione generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni ambientali.

La presente relazione ha l’obiettivo di evidenziare, per ciascuna componente ambientale, quali possono essere le criticità dell’intervento in oggetto a livello di impatto ambientale e quali siano stati gli accorgimenti progettuali atti a minimizzare e rendere compatibili con il contesto tali criticità.

1.2. Breve descrizione del progetto

Il nuovo comparto comprenderà due lotti privati nei quali è prevista la realizzazione di capannoni industriali, uno di superficie utile pari a 15.000 mq e uno di superficie utile di 9.000 mq.

All’interno del comparto non viene realizzato il parcheggio pubblico di cui si chiede la monetizzazione in quanto nei lotti dei nuovi capannoni sono previsti come da studio di fattibilità (Tav. 8) numerosi parcheggi, tutto questo per rendere agevole il parcheggio dei futuri dipendenti delle attività che verranno ad installarsi.

La strada di penetrazione ai nuovi capannoni dalla via Tombetto avrà una larghezza di 10 metri per agevolare le manovre di svolta da e verso i nuovi capannoni dei camion.

1.3. Obiettivi del progetto nel contesto territoriale e normativo

Il progetto è stato sviluppato tenendo conto degli indirizzi dati dal comune nei propri strumenti urbanistici (PSC, RUE, POC e VALSAT-Rapporto Ambientale del PSC).

Si riporta di seguito l'inquadramento dell'intervento a livello geografico e nell'ambito degli strumenti urbanistici vigenti, l'analisi nel contesto delle diverse componenti ambientali e la descrizione degli aspetti progettuali atti alla mitigazione degli impatti dell'intervento sulle diverse componenti.

2. INQUADRAMENTO GENERALE

2.1. Inquadramento geografico

Come visibile nella foto aerea sopra riportata, l'intervento in oggetto si trova a ovest del perimetro dell'area già urbanizzata. Anche la zona confinante a sud con il comparto è costituita da un'area già urbanizzata. A nord e a ovest del comparto sono presenti quindi terreni agricoli, così come ad oggi all'interno di esso. Insistendo l'intervento su un'area ad oggi a verde il progetto è stato sviluppato nel rispetto del concetto di invarianza idraulica del sistema.



Figura 1 – Inquadramento geografico dell'area di intervento

2.1. Inquadramento negli strumenti urbanistici comunali e nei piani di tutela ambientale provinciali e regionali

Il primo strumento di pianificazione da analizzarsi è il POC 2018-2023, che integra quanto già previsto nel PSC, superandolo e inserisce nella pianificazione le nuove urbanizzazioni, dando anche i criteri ambientali e urbanistici da seguire.

La Tavola 1 del POC, “Localizzazione Ambiti inclusi nel POC”, evidenzia l'area in esame come ambito 40 previsto.

La Tavola 2a del POC: “Tutela e vincoli relativi al sistema idrografico e alla rete ecologica”, invece evidenzia che nell’area oggetto di intervento sono presenti interferenze con ambiti produttivi di rilievo sovracomunale suscettibili di sviluppo (Artt. 9.1 e 9.3 del PTCP).

La 2b del POC: “Tutela e vincoli relativi al sistema idrografico”, non evidenzia alcun tipo di vincolo.

La Tavola 2C del POC: “Tutele e vincoli relativi al sistema delle risorse storico culturali, naturali e paesaggistiche – rispetti”, per l’area in esame, segnala il rispetto per la prevenzione dall’inquinamento luminoso, e la necessità, per le nuove costruzioni, la necessità di parere ENAC per la vicinanza dell’aeroporto. Inoltre nell’area è presente una condotta SNAM, di conseguenza esiste una fascia di rispetto a cavallo di essa.

Infine, la Tavola 3 del POC: “Dotazioni territoriali incluse nel POC” non evidenzia alcuna previsione di nuova viabilità attorno all’area in esame.

Il secondo strumento di pianificazione analizzato è il PTM della città metropolitana di Bologna nella sua ultima versione approvata del 2021.

Nella Tavola 1 - “Carta della struttura – foglio NORD” del PTM, l’area oggetto di intervento è classificata come Ecosistema agricolo” del territorio rurale.

Nella Tavola 2 – “Carta degli ecosistemi” del PTM, come visibile in Figura 9, inquadra nuovamente l’area oggetto di intervento nell’ecosistema agricolo della pianura alluvionale che è assoggettata agli articoli 16 e 18 delle norme del PTM.

Nella Tavola 3 del PTM il territorio risulta soggetto al controllo degli apporti d’acqua e per quanto riguarda il rischio idraulico (Art. 30 delle Norme del PTM) l’area risulta in pericolosità idraulica sia per gli eventi di piena del Reticolo Secondario di Pianura (RPS) che per il Reticolo Naturale Principale e Secondario.

Nella Tavola 4 del PTM “Carta di area vasta delle aree suscettibili di effetti locali”, le aree in esame risultano in categoria B evidenziando la presenza di depositi prevalentemente grossolani e depositi di interconoide.

Nella Tavola 5 del PTM “Carta delle reti ecologiche, della fruizione e del turismo”, si evidenzia che l’area oggetto d’intervento ricade nelle aree classificate sia come Fascia di connessione collina/pianura che come aree soggetta alla struttura centuriata (orditura storica art.47).

Il terzo strumento di pianificazione analizzato è il PGRA.

Il PGRA è un nuovo strumento di pianificazione previsto nella legislazione comunitaria dalla Direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e gestione del rischio di alluvioni, recepita nell’ordinamento italiano con il D.Lgs. 49/2010.

Il territorio della Regione Emilia-Romagna è interessato da tre nuovi Piani: il PGRA del distretto padano, del distretto dell'Appennino Settentrionale e del distretto dell'Appennino Centrale. Tali piani rappresentano il rischio di alluvione di tutto il territorio della Regione Emilia Romagna.

Il PGRA da una mappatura della pericolosità idraulica secondo approcci metodologici differenziati per i diversi ambiti territoriali, di seguito definiti:

- Reticolo principale di pianura e di fondovalle (RP)
- Reticolo secondario collinare e montano (RSCM)
- Reticolo secondario di pianura (RSP)
- Aree costiere e marine (ACM)

Per i diversi ambiti sono stati definiti i seguenti scenari di pericolosità di alluvione:

- P1: aree interessate da alluvione rara
- P2: aree interessate da alluvione poco frequente
- P3: aree interessate da alluvione frequente

Le Norme invitano le amministrazioni comunali a:

- Per le zone classificate come P2 e P3 a consentire e promuovere interventi adottando misure volte alla riduzione della vulnerabilità dei beni e delle persone esposte; oltre che a tenere aggiornati i Piani di emergenza ai fini della Protezione Civile specificando lo scenario d'evento atteso e il modello d'intervento per ciò che concerne il rischio idraulico;
- Per le zone classificate come P1 semplicemente a tenere aggiornati i Piani di emergenza ai fini della Protezione Civile specificando lo scenario d'evento atteso e il modello d'intervento per ciò che concerne il rischio idraulico;

Sostanzialmente le Norme allo stato attuale invitano i comuni, e di conseguenza i progettisti dei vari interventi edilizi, a prendere seriamente in considerazione la classificazione dell'area da un punto di vista del rischio di esondazione, e di promuovere il non aumento del rischio idraulico limitando la vulnerabilità del nuovo carico urbanistico e dei nuovi beni esposti alle conseguenze di eventuali esondazioni.

Per l'area in esame occorre prendere in considerazione il reticolo principale e il reticolo secondario di pianura.

Sia per quanto riguarda il reticolo principale sia per quanto riguarda il reticolo secondario, come visibile negli stralci delle mappe di pericolosità idraulica del PGRA riportate di seguito, il territorio in cui ricade l'area di intervento (colore celeste di intensità forte) è classificato con un livello di pericolosità di alluvione P2 – Alluvione poco frequente.

Per quanto riguarda il reticolo principale la pericolosità idraulica è data dal torrente Samoggia che scorre ad ovest del comparto, mentre per quanto riguarda il reticolo di bonifica la pericolosità P2 dell'area risulta data dallo Scolo Crocetta, che scorre ad ovest del comparto (il tratto a sud della via Emilia risulta privato).

2.1. Descrizione sintetica del progetto

Il nuovo comparto è costituito dall' Ambito ASP.Mi 2 – scheda n. 40 Martignone via Tombetto, nel Comune di Valsamoggia (BO).

Come sopra anticipato, esso comprenderà due lotti privati nei quali è prevista la realizzazione di capannoni industriali, uno di superficie utile pari a 15.000 mq e uno di superficie utile di 9.000 mq.

All'interno del comparto non viene realizzato il parcheggio pubblico di cui si chiede la monetizzazione in quanto nei lotti dei nuovi capannoni sono previsti come da studio di fattibilità (Tav. 8) numerosi parcheggi, tutto questo per rendere agevole il parcheggio dei futuri dipendenti delle attività che verranno ad installarsi.

3. SOSTENIBILITA AMBIENTALE DEL PROGETTO

Di seguito si analizzano le diverse componenti ambientali, esplicitando per ciascuna di esse i possibili impatti dovuti all'intervento in oggetto e gli accorgimenti progettuali adottati per la minimizzazione di questi ultimi.

3.1. Aria

3.1.1. Stato

Il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020) dell'Emilia-Romagna è stato approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 115 dell'11 aprile 2017 ed è entrato in vigore il 21 aprile 2017.

Il PAIR si pone i seguenti obiettivi di riduzione delle emissioni atmosferiche al 2020:

Inquinante	Emissioni (t/a)			
	Scenario di riferimento 2010	Scenario tendenziale (no piano) - 2020	Scenario obiettivo - 2020	Obiettivi di riduzione
PM10	13.637	10.324	9.531	793
NOx	106.745	83.889	59.589	24.300
NH ₃	51.522	47.085	26.929	20.156
COV	99.000	81.895	67.257	14.638
SO ₂	17.498	18.931	17.067	1.864

Per conseguire tali risultati, tra le numerose misure previste, si segnalano la promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci, l'interscambio modale e l'ampliamento delle aree verdi.

Ad oggi è in corso il percorso di pianificazione che porterà all'approvazione del nuovo Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030). Il percorso, ai sensi della normativa in materia di pianificazione, si è avviato con la presentazione all'Assemblea Legislativa del Documento strategico contenente gli obiettivi e le scelte generali del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030), approvato con DGR n. 1158 dell'11/07/2022. È poi proseguito con l'adozione, da parte della Giunta regionale, con DGR n. 527 del 03/04/2023, della proposta di Piano Aria Integrato Regionale-PAIR 2030.

Una grossa novità riguarda i Comuni coinvolti: nel Piano precedente erano 33, fra cui tutti i capoluoghi di provincia, nel nuovo Piano saranno 207 (Bologna e

agglomerato, Pianura Ovest e Pianura Est), confermando quindi l'estensione dell'ambito di intervento introdotta con le misure straordinarie del 2021.

Sono stati individuati 8 ambiti d'intervento prioritari per il raggiungimento degli obiettivi della qualità dell'aria, di cui 5 tematici (ambito urbano e zone di pianura, trasporti, energia e biomasse, attività produttive, agricoltura) e 3 trasversali.

3.1.2. Impatto potenziale

Trattandosi di un intervento per la costruzione di nuovi lotti ad uso produttivo, gli impatti imputabili all'intervento in oggetto relativi alla qualità dell'aria e alle emissioni climalteranti, possono essere riferiti ai seguenti aspetti:

- Traffico potenziale indotto dal nuovo carico insediativo, rispetto all'areale circostante;
- Emissioni dirette dovute a sorgenti puntuali presenti nei nuovi edifici dovute alla climatizzazione degli stessi piuttosto che ai processi produttivi;
- Perdita del potenziale di assorbimento di Carbonio imputabile all'impermeabilizzazione di suolo vergine e quindi alla perdita dello Stock di carbonio immagazzinato nel suolo;

Oltre agli impatti di cui sopra relativi alla fase di esercizio del nuovo insediamento, occorre anche considerare, il potenziale disturbo arrecato in particolare ai ricettori più prossimi l'area nella fase di costruzione.

Nella Relazione "Qualità dell'aria e Bilancio della CO₂" redatta da AIRIS srl è stato valutato in dettaglio il potenziale impatto legato agli elementi sopra elencati, a partire dall'analisi dei flussi di traffico elaborata da Ing. Gianpiero Bruno Sticchi. Si rimanda pertanto a tali elaborati per gli approfondimenti relativi alla metodologia di analisi e alle valutazioni svolte. Nel successivo paragrafo si descrivono quindi gli esiti di tali valutazioni e le azioni di mitigazione previste a misura della sostenibilità.

3.1.3. Misure per la sostenibilità

Per quanto attiene le emissioni dirette dovute alla presenza di sorgenti emissive puntuali interne ai nuovi edifici, al momento si può ipotizzare che non ve ne siano, per cui le emissioni inquinanti siano imputabili al solo traffico generato ed attratto. Le valutazioni svolte dimostrano come però alla componente traffico sia imputabile un peggioramento delle emissioni nell'areale trascurabile (intorno all' 0,1%), destinato a ridursi ulteriormente per effetto dei nuovi limiti normativi imposti sulle nuove

immatricolazioni e per effetto delle politiche di rango superiore e locale quali ad esempio il PUMS della Città Metropolitana di Bologna.

Considerando ad esempio che proprio il PUMS fissa come obiettivo al 2030 la riduzione delle emissioni di CO₂ del 40%, si deduce che a quella data le emissioni di CO₂ indotte dal traffico che grava sull'ambito siano a pari a 50,91 tCO₂.

Decisamente più significativo è il contributo associato alla perdita dello Stock di carbonio organico derivante dall'impermeabilizzazione dei suoli agricoli. La riduzione potenziale di CO₂ assorbita ammonta infatti a 645,96 tCO₂.

Tuttavia, è bene considerare che il comparto di intervento dà attuazione alle previsioni del vigente POC Comunale 2018 – 2023 e che, quindi, non comporta la perdita di suolo vergine che non fosse inserita in strumenti di pianificazione.

Inoltre il comparto è inserito all'interno ad un'area ad alta vocazione produttiva artigianale alla quale si riconosce la possibilità di prevedere nuovi insediamenti, anche in considerazione del fatto che l'ambito è già attualmente servito dal TPL, e che la situazione migliorerà in quanto è prevista dal PUMS la realizzazione di una delle sette linee di Trasporto rapido (BRT) che interessa la via Emilia (Bologna – Ponte Samoggia) che peraltro costituisce anche una delle linee del SFM sui quali sono attesi incrementi nella frequenza. La presenza del SFM con le due Stazioni di Anzola e Samoggia è significativa se si pensa che è presente una rete ciclabile della quale è in fase di realizzazione un'ulteriore implementazione che consentirà di collegare agevolmente le due stazioni con l'area produttiva. Peraltro, l'attuazione del comparto prevede, tra le opere da realizzare, anche la costruzione di un tratto di pista ciclabile parallelo a via Tombetto che potrebbe essere collegato alla linea Ciclabile che corre lungo la via Emilia, in un intervento successivo a carico dell'Amministrazione o di altro soggetto attuatore. Peraltro, nell'attuazione del piano si prevede di realizzare 35 posti bici complessivi in area privata, due postazioni per la ricarica dei veicoli elettrici e la predisposizione per ulteriori postazioni di ricarica sia per autoveicoli che bici o monopattini elettrici.

Sempre tra le opere previste nel PUA vi è poi anche un'area privata di circa 2 Ha esterna ai lotti lasciata a verde in corrispondenza della quale è prevista la piantumazione di essenze arboree e arbustive. Queste, unitamente agli spazi verdi presenti nei due lotti edificabili privati in progetto consentirà di incrementare lo Stock di Carbonio nelle aree permeabili con incremento della capacità di assorbimento potenziale della CO₂ pari a 236,15tCO₂ rispetto alla situazione attuale degli stessi terreni. Inoltre, alla compagine vegetale prevista è imputabile l'ulteriore incremento della capacità di assorbimento paria 145,60 tCO₂.

Infine, come ricordato all'inizio, non è prevista la presenza di impianti ad

emissione diretta a servizio dei nuovi fabbricati, i cui i fabbisogni energetici saranno assolti da impianti alimentati da energia elettrica e ricorrendo all'utilizzo di FER in grado di coprire l'87% dei consumi energetici previsti. La presenza di due impianti FV per complessivi 800 kWp consente inoltre di avere un surplus di energia che al netto della piccola quantità che è necessario assorbire comunque dalla rete, è in grado di migliorare il bilancio emissivo di ulteriori 54,32 tCO₂.

In conclusione, l'attuazione del comparto comporta una perdita del potenziale di assorbimento della CO₂, che è legata sostanzialmente alla perdita dello Stock di Carbonio contenuto nei terreni ora agricoli che saranno impermeabilizzati. Gli interventi di mitigazione introdotti nella realizzazione del piano (spazi verdi con impianti di nuove alberature e specie arbustive, impianti fotovoltaici) consentono di ridurre tale scompenso del 36% portandolo da +696,87 tCO₂ a + 409,81 tCO₂.

Per contro il bilancio annuale tra le emissioni di CO₂ dovute al nuovo insediamento e riconducibili sostanzialmente al traffico gravante nell'areale, e la CO₂ assorbita dalla vegetazione prevista in progetto e non emessa per effetto del surplus di energia elettrica prodotta dai due impianti FV sempre di progetto, presenta un saldo negativo pari a – 149,00 tCO₂. Tale riduzione di CO₂, consente quindi di "bilanciare" la perdita derivante dalla riduzione dello Stock di Carbonio in circa 2 anni e 9 mesi, considerando le specie vegetali giunte ad idonea maturazione.

Inoltre considerate le ultime modifiche apportate all'impianto del PUA (conseguenti a rilevanze derivanti dalla terza e quarta conferenza dei servizi) si può concludere che l'eliminazione del parcheggio pubblico sul lato sud del comparto, lasciando la corrispondente area a verde integrata con 16 nuovi alberi e 530 mq di nuovi arbusti, determina modifiche all'impianto progettuale dell'area a cui sono indubbiamente associati effetti positivi sulla qualità dell'aria e di miglioramento del bilancio emissivo in termini di CO₂ e quindi si può ritenere che le modifiche apportate siano migliorative rispetto a quanto precedentemente analizzato.

3.2. Rumore

3.2.1. Stato

In sede di analisi d'ambito si è preliminarmente definito il contesto acustico entro cui viene a inserirsi il nuovo piano urbanistico attuativo di iniziativa privata.

Per poter dichiarare la sostenibilità acustica della proposta d'intervento in progetto si è preliminarmente individuata la classe acustica di riferimento individuando i ricettori in classe III e il nuovo insediamento in classe V

I valori limite assoluti di immissione sono (in Decibel) 70 diurno e 60 notturno per

la Classe V e 60 notturno e 50 diurno per la Classe III.

Si è quindi proceduto a delle misure in campo e a successive modellazioni che hanno portato ad individuare una condizione di esposizione a rumore sull'area compatibile con i valori limite della Classe V e della Classe III presenti nell'area.

3.2.2. Impatto potenziale

A completamento della modellazione, si è proceduto nell'inserimento in mappa degli elementi costituenti il progetto (i volumi edificati, la rete viaria ed i volumi di traffico di progetto).

Si è così potuto verificare che il delta emissivo generato dall'attuazione del comparto è tale da non alterare in modo rilevante l'attuale clima acustico di zona.

3.2.3. Misure per la sostenibilità

Non avendo alterazioni rilevanti del clima acustico dovute alle nuove costruzioni, non sono state previste particolari misure di mitigazione aggiuntive.

3.3. Acqua

3.3.1. Stato

L'area oggetto di intervento si presenta allo stato attuale per la maggior parte priva di territorio urbanizzato, di conseguenza il terreno si presenta oggi interamente permeabile.

Esso (a meno delle due case presenti, che rimarranno tal quali) non genera quindi alcuno scarico né di acque bianche, né di acque nere, né alcun consumo di risorsa idrica.

L'area, come mostrato nell'inquadramento riportato sopra, ricade nelle aree destinate al controllo degli apporti d'acqua (secondo il PTM) e ricade all'interno della zona a pericolosità di alluvione P2 sia per il reticolo secondario, sia per il reticolo principale secondo il PGRA.

3.3.2. Impatto potenziale

L'impatto sul "sistema acque" dell'intervento in oggetto potrà essere dovuto ai nuovi consumi idrici e allo scarico nel sistema di acque superficiali limitrofo e nel sistema fognario esistente delle acque meteoriche dilavanti dalle nuove superfici impermeabili del comparto e dalle acque nere derivanti dai nuovi edifici.

Per quanto riguarda lo scarico di acque nere, esso sarà solo di acque reflue domestiche e sarà relativo ai reflui di 160 Abitanti Equivalenti, di conseguenza il carico di acque reflue scaricato in fognatura di punta sarà di appena un litro al secondo l/s.

L'altra fonte di impatto sul sistema "acque" è lo scarico delle acque meteoriche dilavanti le superfici impermeabili.

L'impatto che le acque meteoriche raccolte sulla superficie di intervento possono avere sul contesto ambientale circostante può essere di natura quantitativa e/o di natura qualitativa.

In questo caso, essendo allo stato attuale l'area totalmente a verde, e allo stato di progetto in larga parte impermeabilizzata, in termini di quantità di acque scaricate nel reticolo di acque superficiali durante gli eventi di pioggia, l'intervento in oggetto, se non venissero prese opportune misure di mitigazione, potrebbe avere un notevole impatto.

In termini di qualità invece, nonostante l'area sia a destinazione industriale, non saranno svolte in essa attività che possano provocare inquinamento sulle acque meteoriche dilavanti le nuove superfici impermeabili.

L'area oggetto di intervento si trova all'interno della classe di pericolosità P2 del PGRA; è stato necessario, di conseguenza, far attenzione a non provocare nello sviluppo del progetto un aumento del rischio idraulico dell'area stessa.

Di seguito si descrivono i vari aspetti progettuali atti alla riduzione dell'impatto dell'intervento sul "sistema acqua".

3.3.3. Misure per la sostenibilità

Ai fini della sostenibilità dell'intervento, l'area sarà in primo luogo dotata di reti fognarie separate in reti bianche e nere.

Le caratteristiche dimensionali e costruttive delle reti descritte di seguito garantiranno la minimizzazione degli impatti.

Fognatura nera

Le acque nere saranno raccolte quindi in un'apposita rete fognaria a perfetta tenuta che andrà ad immettersi nella rete esistente presente a nord del comparto all'incrocio tra via Tombetto e la via Emilia.

In essa confluiranno le acque di scarico dei servizi igienici dei nuovi lotti direttamente.

Le condotte di fognatura nera saranno realizzate con tutte le caratteristiche tecniche necessarie per garantirne una perfetta tenuta.

Fognatura bianca e laminazione delle portate

La rete di fognatura bianca di progetto, avente funzione di raccolta delle acque meteoriche ricadenti nel lotto in oggetto, avrà come recapito finale, dopo opportuna laminazione, lo Scolo Crocetta. Il tratto a sud della via Emilia risulta privato e costeggia la via Tombetto

All'interno del comparto di intervento sarà realizzata lungo la strada pubblica di progetto una dorsale di fognatura bianca con pendenza dello 0,2% diretta verso sud e sud-ovest.

In tale rete saranno recapitate tutte le acque scolanti sulle nuove superfici impermeabili del comparto.

La rete sarà costituita da condotti in PVC e cls circolari atti a garantire una perfetta tenuta e le acque meteoriche saranno, prima di essere scaricate, raccolte in una vasca di laminazione in terra che garantirà lo scarico di una portata controllata tale da far sì che non venga restituita al sistema di acque superficiali al contorno una portata superiore maggiore di quella che è restituita allo stato attuale dal terreno agricolo.

Consumi idrici

I consumi idrici saranno limitati con l'utilizzo in fase di progettazione esecutiva di rubinetteria a miscelazione regolabile e a basso consumo, doppio pulsanti per lo scarico dei WC e tutte quelle dotazioni impiantistiche atte a ridurre i consumi.

Sarà inoltre promosso all'interno dei lotti privati il riutilizzo delle acque meteoriche ai fini irrigui.

Misure di mitigazione del rischio idraulico

Trattandosi per l'intervento in oggetto di nuova urbanizzazione, si ha intrinsecamente, un aumento della vulnerabilità dell'area dovuta all'aumento della probabilità di presenza di persone in essa e di conseguenza, senza opportuni accorgimenti, si potrebbe avere un aumento del rischio idraulico dell'area.

Come sopra anticipato, l'area in esame risulta avere per gli eventi di piena sia del reticolo principale, sia del reticolo secondario un livello di pericolosità di alluvione P2 – “Alluvione frequente”; per tali aree occorre quindi, in caso di nuove edificazioni, garantire di non provocare un aumento del rischio idraulico.

Per ridurre il potenziale aumento del rischio idraulico dovuto all'aumento della vulnerabilità dell'area dato dalle nuove edificazioni e quindi il potenziale danneggiamento dei beni e delle strutture di progetto, è stata scelta una quota del piano finito delle strade della nuova lottizzazione più alta rispetto alla quota attuale del terreno di un delta pari a circa 70-80 cm, mentre le soglie di ingresso ai capannoni saranno almeno 90-100 cm più in alto della quota attuale del terreno. Inoltre, le quote

di dei piazzali di progetto risultano più alte di 70-80 cm anche nei confronti del ciglio dello scolo Crocetta (tratto privato parallelo al comparto).

È possibile affermare che la quota del comparto, che prevede i nuovi piazzali ad un livello di 70-80 cm più alto rispetto al terreno attuale, permette di ritenere le nuove edificazioni in sicurezza rispetto agli eventi di piena del reticolo secondario.

Per quanto riguarda il reticolo principale, data la distanza del comparto pari ad almeno 2.800 m dal torrente Samoggia (responsabile del livello di pericolosità idraulica dato dal reticolo principale), si ritiene che la diffusione di un eventuale esondazione di quest'ultimo non possa provocare sull'area un battente superiore a quello del reticolo secondario di bonifica.

Di conseguenza si ritiene che le quote del comparto riducano in esso la pericolosità di esondazione e di conseguenza permettano di non avere sull'area un aumento del rischio idraulico.

3.4. Suolo, Sottosuolo e Acque Profonde

3.4.1. Stato

Il comparto in esame si trova nell'alta pianura bolognese a ridosso della via Emilia (SS9) nel tratto compreso tra il comune di Anzola dell'Emilia e Ponte Samoggia. L'area in passato è stata interessata dalle dinamiche deposizionali del T. Samoggia situato a ovest, del Rio Martignone che scorre immediatamente a est e del Torrente Lavino.

Dal punto di vista geomorfologico l'area si colloca a circa 40 m s.l.m.. Dalle indagini superficiali (CPTU) e profonde (pozzi e sezioni geologiche) si è verificato che per i primi 10-20 m da p.c. attuale predominano limi a bassa plasticità con argilla e frazione subordinata di sabbia. Localmente sono possibili prevalenze di limo sabbioso.

Lungo le verticali, fino a – 20 m da p.c., sono presenti terreni prevalentemente costituiti da limi argillosi e/o argille limose con sottili (centimetriche) e sporadiche intercalazioni di limo sabbioso. La profondità della prima falda, misurata all'interno dei fori di prova mediante freatimetro elettrico da campagna, si attesta intorno a -2.30, -2.60 m da p.c. attuale.

Il comparto in esame, idraulicamente connesso con il bacino imbrifero di pianura del Fiume Reno normato dall'Art. 20 del PSAI fa parte della fascia di pertinenza fluviale in ambito di pianura. I terreni risultano solcati da una fitta rete di canalette, costituito da fossi, di profondità e di altezza di circa 1 m, che bordano le strade e le cavedagne e si ripetono nei campi, con direzione di deflusso verso N-NE, a distanza regolare, ed un

secondo, con assi di drenaggio disposti ortogonalmente al primo, rappresentato da solchi più piccoli e meno incisi di quelli sopra descritti. Questi canali favoriscono la raccolta ed il deflusso delle acque riversandole in vari canali di bonifica e gestiti dal Consorzio della Bonifica Renana.

I dati idrogeologici noti per questo territorio indicano la presenza di più falde acquifere superficiali, separate da terreni a bassa permeabilità, lateralmente interconnesse a formare un unico acquifero multifalda. La profondità della falda acquifera ad uso idropotabile è ubicata a profondità non inferiori a 50-60 metri dal piano di campagna. A maggiore profondità (circa -80 / 100 m dal pdc) compaiono orizzonti sabbiosi e ghiaiosi contenenti acque in pressione, in parte fossili e a ricambio molto lento. I canali di scolo ed i fossi presenti nei dintorni dell'area in esame sono in connessione idraulica con le acque sotterranee più superficiali e durante l'anno possono essere sia drenanti che alimentanti.

Dalle misure effettuate nei fori di sondaggio si evince la presenza di una falda freatica il cui pelo libero è posto ad una profondità di circa -2.30 / 2.60 m dal pdc. Si tratta di un acquifero superficiale con valori di permeabilità e trasmissività molto variabili e alimentato dai corsi d'acqua, ormai pensili, e dall'infiltrazione delle acque meteoriche.

Per quanto riguarda il fenomeno della liquefazione il software utilizzato ha fornito un potenziale di liquefazione molto basso, in conformità con le litologie riscontrate nei primi 20 m da pc

In questo caso tale fenomeno può intendersi ininfluenza. Ad essa, va inoltre aggiunta la scarsa continuità laterale dei sottili livelli sabbiosi eventualmente liquefacibili

3.4.2. Impatto potenziale

L'impatto degli interventi previsti sulla componente suolo-sottosuolo è da considerare minimo ed inevitabile: questa matrice seppur delicata attualmente è già parzialmente compromessa in quanto gli areali rappresentano aree agricole residuali interclusi tra zone industriali e residenziali ed al margine di un tessuto urbanizzato in fase di ulteriore espansione e/o completamento.

Gli effetti indotti sulle acque sotterranee si concretizzano solo in una modesta compattazione dei sedimenti più superficiali costituenti l'acquifero: modeste interferenze nei flussi dell'acqua di falda vista la profondità di soggiacenza della stessa.

Il livello pelitico superficiale a scarsa permeabilità assicura il mantenimento di un buon grado di protezione degli acquiferi sottostanti.

3.4.3. Misure per la sostenibilità

La realizzazione degli interventi previsti dal progetto comporterà sulle componenti suddette limitate interferenze vista la conformazione e l'ubicazione dei lotti interclusi tra altre strutture e facenti parte ormai di un tessuto urbanizzato in fase di ulteriore espansione e/o completamento.

3.4.4. Superfici permeabili-PUA

Nel comparto la superficie permeabile privata esterna al lotto 1 e lotto 2 come da tabella e tavola A allegata corrisponde a 28.071 mq mentre la superficie permeabile privata interna al lotto 1 e al lotto 2 sarà minimo di 4.608 mq per un totale di 32.679 mq di superficie permeabile quantità maggiore di 25.019 mq richiesta dal PTM (il 30% della Superficie territoriale del comparto deve essere permeabile nel rispetto di quanto richiesto dal PTM – file: 12-Tav 8-Verifica standard urbanistici)

Si precisa che la localizzazione della superficie permeabile privata all'interno dei lotti è ipotizzata mentre è vincolante la quantità che è la minima richiesta dal RUE (sup. permeabile richiesta=10% SF). All'interno del lotto, la posizione del verde è da ritenersi indicativo e potrà essere posizionato dove si riterrà più opportuno in sede di attuazione.

SUPERFICI PERMEABILI PUBBLICHE E PRIVATE

Superficie permeabile privata esterna al lotto 1 e al lotto 2	mq	28.071	
Superficie permeabile privata (10% SF) (lotto 1+lotto 2)	mq	4.608	
TOTALE	mq	32.679	>25.019 mq (30% ST richiesto da PTM)

3.5. Rifiuti

3.5.1. Stato

Allo stato attuale l'area si presenta come un'area a verde nella quale non viene effettuata nessuna attività ad eccezione della coltivazione (a meno delle due case presenti, che rimarranno tal quali). I rifiuti prodotti oggi nella stessa area saranno quindi per lo più degli sfalci del verde.

3.5.2. Impatto potenziale

L'impatto potenziale dell'intervento in oggetto in termini di produzione di rifiuti sarà dato dalla produzione di rifiuti degli abitanti dei nuovi edifici, che sono stimati essere un numero pari a 160 Abitanti equivalenti qualora i nuovi capannoni lavorino a pieno regime.

3.5.3. Misure per la sostenibilità

A mitigazione dell'impatto dato dall'inevitabile produzione di rifiuti da parte delle nuove attività presenti sarà attuata la raccolta differenziata dei rifiuti ed un corretto loro smaltimento.

3.6. Energia

3.6.1. Stato

Allo stato attuale l'area risulta a verde, quindi i soli consumi energetici derivanti da essa potrebbero essere legati ad impianti di irrigazione eventualmente presenti.

3.6.2. Impatto potenziale

Una nuova urbanizzazione ha per definizione un impatto sul "sistema energia" dovuto ai consumi energetici dei nuovi edifici e della nuova illuminazione pubblica.

3.6.3. Misure per la sostenibilità

Il progetto prevede da una parte il potenziamento della rete elettrica, con l'estensione dell'infrastruttura necessaria all'alimentazione dei nuovi fabbricati e dall'altra la minimizzazione dei consumi elettrici.

Per quanto riguarda l'illuminazione pubblica, tutti gli impianti saranno realizzati seguendo le prescrizioni per la riduzione dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico.

Nello specifico, l'illuminazione sarà realizzata interamente con lampade equipaggiate di sorgenti LED, al fine di ottenere la massima efficienza luminosa rispetto ad altre tipologie di apparecchi.

Inoltre, ciascuna armatura stradale sarà dotata di un reattore elettronico che provvederà in modo automatico a diminuire il flusso emesso dalla lampada nelle ore notturne, conseguendo un ulteriore risparmio energetico.

3.7. Elettromagnetismo

3.7.1. Stato

Allo stato attuale sull'area in oggetto non insiste alcuna fonte di emissione di campi elettromagnetici.

3.7.2. Impatto potenziale

Allo stato di progetto l'impatto potrebbe essere dovuto a:

- relativamente alle alte frequenze: agli impianti di telefonia mobile;
- relativamente alle basse frequenze: alla presenza della linea elettrica ENEL MT ad alta tensione in doppia terna oltre alla realizzazione di nuove cabine MT/BT e alla nuova cabina elettrica.

Per quanto riguarda le antenne esistenti, sono presenti 4 antenne radio ad una distanza superiore a 700 m, così come mostrato nella mappa CEM di ARPA dell'Emilia Romagna riportata nella figura seguente.

Relativamente alle basse frequenze, nell'area in oggetto saranno in futuro realizzate all'interno dei lotti privati una o più cabine di trasformazione MT/BT e la linea di distribuzione dell'energia in bassa, all'interno delle strade di urbanizzazione verrà portata dentro la corrente in media.

3.7.3. Misure per la sostenibilità

Per quanto riguarda l'impatto elettromagnetico provocato dalle antenne radio presenti nei dintorni dell'area di intervento, la distanza minima di essi, superiore a 700 m, dagli edifici del comparto, e quindi da un possibile recettore sensibile (è definito recettore sensibile una zona nella quale sia prevista la presenza di persone per periodi superiori a 4 ore giornaliere) è tale per cui si possa affermare il rispetto dei limiti imposti dalla normativa vigente.

Per quanto riguarda le eventuali cabine di trasformazione interne ai lotti, saranno realizzate in modo tale da avere un'emissione di intensità inferiore ai $3\mu\text{T}$ già ad una distanza di prima approssimazione di 4,5 metri e si farà in modo che in tale raggio dalla cabina non sia presente alcun recettore sensibile (né esistente, né di progetto). Si può quindi concludere che, in base alla normativa vigente, l'impatto delle future cabine sia nullo.

3.8. Verde e paesaggio

3.8.1. Stato

Con il Piano Urbanistico Attuativo (PUA) redatto per l'area si attuano le previsioni contenute nel PSC, RUE e POC vigente. L'area è inserita nel Piano Operativo Comunale (POC) 2018-2023.

L'area oggetto d'intervento si trova nel Comune di Valsamoggia, località Crespellano, lungo la via Tombetto vicino alle aree produttive esistenti ed al territorio agricolo. Rispetto al territorio comunale, l'area si trova a nord-est in prossimità del confine con il Comune di Anzola dell'Emilia ed a circa 300 metri dalla via Emilia.

L'area d'intervento presenta un andamento pressoché pianeggiante e si presenta ad oggi quasi interamente dedicata alla coltivazione.

3.8.2. Impatto potenziale

L'intervento in oggetto, trattandosi di nuova urbanizzazione di terreno vergine avrà un certo impatto sul verde presente, e sul paesaggio.

Il nuovo comparto di superficie totale pari a 83.396 mq, presenterà un'ampia superficie impermeabilizzata relativa ai lotti di progetto e alle strade di accesso ai lotti

3.8.3. Misure per la sostenibilità

L'intervento crea un impatto sul paesaggio in quanto il PUA prevede nuove costruzioni e una trasformazione dello stato dei luoghi.

Di conseguenza sono stati previsti interventi di mitigazione volti a contenere tali effetti per un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, in particolare è prevista la messa a dimora di numerosi alberi e ampie zone arbustate e per schermare i fronti più esposti è stata prevista la piantumazione di filari di alberi scelti tra le specie autoctone che assieme alla vegetazione esistente determinano la mitigazione dell'intervento.

Le aree identificate all'interno della superficie territoriale del comparto che non determinano consumo di suolo sono lasciate nello stato attuale di verde esistente che ha come effetto anche il miglioramento della qualità urbanistica delle zone produttive. Il progetto prevede una scelta accurata delle alberature e degli arbusti, tenendo conto degli aspetti fisici, biologici, ecologici, pedologici e paesistici delle aree oggetto di piantagione.

La scelta accurata di alberi e arbusti da mettere a dimora negli spazi verdi esistenti cerca nel suo insieme di riproporre una vegetazione spontanea tipica delle zone ripariali con vasche di laminazione a forma irregolare dotate di una gran varietà di arbusti diversificati per specie e con profili planimetrici e altimetrici

irregolari conferendo un aspetto naturaliforme, con l'alternanza e l'integrazione tra macchie arbustive ed esemplari arborei e riducendo al massimo i sestri di impianti lineari.

Per quanto riguarda la sottrazione di terreni permeabili al sistema, essa sarà, come meglio esplicitato nel capitolo relativo alle acque, compensata con la creazione di volumi di laminazione in grado di garantire l'invarianza idraulica del sistema.

Nel comparto si è previsto di lasciare ampie zone permeabili pari ad una quantità maggiore al 30% della Superficie territoriale del comparto nel rispetto di quanto richiesto dal PTM.

Le superfici permeabili lasciate nello stato attuale sono situate a nord, ad ovest, a sud ed in parte a est del comparto andando a creare una cortina di verde a cornice dei lotti

Questa ampia zona di verde che si sviluppa da nord a sud, seguendo le linee della centuriazione, su tutto il lato ovest dell'area determina un "corridoio" che permette un'ampia visuale verso il paesaggio agricolo/collinare.

La presenza di queste aree conferisce un aspetto naturalistico e continuo, al fine di favorire la continuità ambientale e la creazione di corridoi ecologici.

Queste aree verdi esistenti hanno un ruolo importante come strumento per mitigare l'impatto dell'edificazione prevista nel comparto in oggetto. Il verde inteso come barriera ecologica, come spazio di respiro tra l'edificato, come corridoio ecologico. L'area da edificare rimane pertanto contornata da verde, a nord, a sud, a ovest ed in parte a est ciò permetterà di ottenere oltre a tutta una serie di benefici indiretti legati soprattutto a miglioramenti microclimatici e sociali per il territorio, anche dei benefici diretti che renderanno più vivibili gli insediamenti umani, proteggendo il suolo e migliorano la qualità dell'aria.

.In queste aree verdi esistenti verranno messe a dimora, specie arbustive ed arboree autoctone e tipiche delle zone ripariali e dei boschi planiziali con alta capacità di compensazione dell'anidride carbonica; in particolare saranno messe a dimora specie arboree quali: acero riccio, gelso da ombra, pioppo cipressino, pioppo tremulo, ontano nero, frassino maggiore, salice bianco, carpino bianco, prugnolo, melo domestico, mirabolano, acero campestre e pero da fiore, oltre che vari arbusti quali rosa mutabilis, nocciolo, pallon di maggio sanguinella, fusaggine, fragola, salice rosso, sambuco, viburno tino sambuco, viticella, pallon di maggio, photinia ecc.

Nell'area verde esistente a nord e che non determina consumo di suolo è prevista la vasca di esondazione lato Rio Carpineta (già pianificata in passato come opera pubblica a servizio di due comparti del P.R.G. previgente) corredata di essenze arbustive. Questo spazio verde costituisce un cuscinetto vegetale che

crea separazione con la zona produttiva esistente sul lato nord mitigando l'impatto della nuova area produttiva.

L'area verde esistente a sud in cui vengono messe a dimora specie arboree ed arbustive costituisce un cuscinetto vegetale che crea separazione con la zona agricola esistente sul lato sud mitigando l'impatto della nuova area produttiva. Per quanto concerne la scelta generale delle specie arboree e arbustive è stata fatta con il criterio di inserire piante con alta capacità di assorbimento ma anche con un portamento che garantisca una buona copertura contro i raggi solari, a favore dell'ombreggiamento del terreno ai fini dell'abbattimento di isole di calore

Le vasche di laminazione, che servono a garantire l'invarianza idraulica come relazionata nel progetto idraulico, sono arredate con piante che oltre a creare un migliore effetto visivo, permettono l'assorbimento dell'acqua aiutando ulteriormente la vasca nella sua funzione determinando un minor ristagno di acqua nella speranza di una minore proliferazione di infestanti.

Un notevole contributo alla mitigazione dell'area verrà data anche dalla sistemazione del verde privato dei nuovi lotti con i relativi filari di alberi e dal verde privato esistente che circonda gli edifici abitativi esistenti che rimane ad uno dei proprietari originari dell'intera area dove non sono previsti nuovi fabbricati ma il recupero degli edifici esistenti (nel rispetto del RUE) e quindi l'area rimarrà nello stato attuale con i fabbricati esistenti e con la sua ampia area verde piantumata negli anni che permette di preservare il "polmone verde" creatosi nel tempo.

I dettagli della sistemazione del verde privato interno ai lotti 1 e 2 e delle piantumazioni previste nelle aree verdi esistenti sono meglio specificate nelle tavole n. 16.

3.9. Traffico e Mobilità

3.9.1. Stato

L'area dove è previsto l'intervento urbanistico è localizzata in Provincia di Bologna a ovest della zona industriale di Crespellano.

L'intervento prevede la realizzazione nell'ambito di edifici industriali.

La via Tombetto è una strada comunale dove il PUA prevede la realizzazione dell'accesso al comparto.

Via Tombetto è una strada comunale a doppio senso di circolazione parallela a sud della Via Emilia che va da Via Confortino a Via Cassoletta, inoltre comprende un asse nord-sud che si collega con la Via Emilia.

Le altre strade principalmente coinvolte dai flussi veicolari indotti dall'intervento sono la SS9 – Via Emilia e Via Cassoletta

3.9.2. *Impatto potenziale*

L'attuazione del Comparto in oggetto è prevista in continuità con la zona industriale esistente e con le sue attuali direzioni di sviluppo. Il comparto si inserisce sull'asse viario di via Tombetto.

Relativamente ai flussi di traffico generati e attratti dal nuovo insediamento si è considerato il potenziale di attrazione/generazione delle attività e utilizzi che sono previsti nel comparto, sotto forma di movimenti giornalieri e nell'ora di punta.

Si ipotizza che il nuovo carico urbanistico pari a 160 Abitanti Equivalenti, generi un numero di spostamenti con mezzo proprio giornalieri totali che non vada ad aumentare significativamente il traffico dell'area al contorno.

3.9.3. *Misure per la sostenibilità*

Nell'area di studio sono previste opere funzionali all'accessibilità del comparto oggetto di studio e nello stesso PUA sono previste predisposizioni per la realizzazione dei progetti previsti dall'Amministrazione Comunale.

Opere di urbanizzazione

Nel progetto si prevede la realizzazione delle opere di urbanizzazione quali strade di accesso ai lotti e reti impiantistiche.

Nella progettazione del comparto è stato recepito il progetto dell'Amministrazione Comunale di ampliamento ed adeguamento della via Tombetto, in particolare nel PUA è previsto il marciapiede già arretrato e nella posizione prevista nel progetto di adeguamento di Via Tombetto.

Sul lato ovest del comparto per tutta la lunghezza è presente un'area verde di larghezza maggiore di 10 m che permetterà all'Amministrazione Comunale di allargare la sede stradale di Via Tombetto nella tratta di collegamento alla Via Emilia.

Ampliamento e adeguamento stradale Via Tombetto

Via Tombetto rappresenta un asse della rete stradale di accessibilità locale, dell'area produttiva del Martignone e di collegamento con la via Emilia e con la SP27Var.

Il Comune di Valsamoggia ha redatto il progetto di adeguamento della carreggiata di Via Tombetto, per adeguare le dimensioni e migliorare la sicurezza della

circolazione.

Via Tombetto è costituita da un primo tratto rettilineo con andamento Est-Ovest, compreso fra la via Confortino e la via Cassoletta che interseca il Rio Carpineta, e da un tratto ortogonale al primo, con direzione Nord-Sud, che mantiene lo stesso nome e si collega con la SS9 Via Emilia.

La tratta di via Tombetto ad est del ponte sul Rio Carpineta ha una larghezza stradale adeguata all'organizzazione a una corsia per senso di marcia.

L'intervento previsto dall'Amministrazione Comunale riguarda il tratto di viabilità che dal ponte sul Rio Carpineta fino a raggiungere la via Emilia, per una lunghezza complessiva di circa 930 m, prevede la larghezza della carreggiata stradale pari a 11,00 m (comprensiva di banchina e/o marciapiede).

Collegamento aree produttive

Nel progetto comparto è previsto il tombinamento di un piccolo tratto del Rio Carpineta (circa 25 m), come prolungamento del tombamento già esistente nella zona industriale Ca' D'oro, per realizzare il collegamento fra l'area esistente ed utilizzata dalla ditta Euroricambi S.p.A. con la nuova area oggetto di PUA che verrà in seguito utilizzata dalla medesima società.

Progetto rotatoria Via Tombetto / SS9 Via Emilia

Allo stato attuale Via Tombetto si immette sulla Via Emilia attraverso una intersezione a T poco lontano dall'area attualmente interessata dall'intersezione canalizzata fra la Via Emilia storica e la variante della SS9 all'abitato di Anzola dell'Emilia.

Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria a 4 rami fra la SS9, Via Emilia e Via Tombetto.

Accessibilità

Il comparto è localizzato nell'ambito di una rete viaria che consente una buona accessibilità, anche in considerazione degli interventi che sono in avanzata fase di progettazione che andranno a migliorare il deflusso veicolare.

Lo scenario futuro è stato ipotizzato aggiungendo alla matrice attuale dell'area di studio i movimenti degli indotti dal comparto, producendo così uno scenario di

massima assegnazione di movimenti.

L'analisi dei flussi veicolari sulla rete stradale e la capacità di questa ad ricevere i carichi aggiuntivi prodotti dal comparto, non evidenzia criticità di natura funzionale nella rete stradale dell'area di studio. In particolare, nelle verifiche dei i rami di entrata delle intersezioni a rotatoria presenti nell'area di studio si stimano LOS (livello di servizio) non oltre C su ciascun ramo.

Valsamoggia, settembre 2023

Il tecnico incaricato
(Dott. Ing. Carlo Baietti)

