



**Comune
di Bologna**

FRONTESPIZIO DEL DOCUMENTO INFORMATICO

Dati generali

Numero Repertorio:	DD/2024/6651
Numero Proposta:	DD/PRO/2024/7128
Numero / Anno PG:	310302/2024
Data protocollazione:	07/05/2024
Data esecutività:	07/05/2024
Oggetto:	DECISIONE A SEGUITO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA (SCREENING) AI SENSI DELLA LEGGE REGIONALE 4/2018 E DEL D.LGS 152/2006 E S.M.I. RELATIVO AL "PROGETTO URBANO PER LA RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL QUARTIERE FIERISTICO DI BOLOGNA".
Numero file:	2

Dati specifici

Proponente:	Transizione Ecologica e Ufficio Clima
Tipo di atto:	Determinazione dirigenziale

Documentazione informatica

- Atto

Nome file: ddpro20240007128da.pdf
Hash (SHA-256): 863d3afab8eabcca4a916f0fa892bdf7

Il documento elettronico è firmato digitalmente

Da : Claudio Savoia

- Parte integrante

Nome file: Quartiere Fieristico - Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA.pdf
Hash (SHA-256): d226c3108f215761fb45b55d6fcee768

Gli originali dei documenti, redatti in formato elettronico, sono conservati a cura del Comune di Bologna secondo normativa vigente. Questo modulo accompagna la stampa cartacea del documento informatico originale.

Proposta N.: **DD/PRO/2024/7128**

OGGETTO: DECISIONE A SEGUITO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA (SCREENING) AI SENSI DELLA LEGGE REGIONALE 4/2018 E DEL D.LGS 152/2006 E S.M.I. RELATIVO AL "PROGETTO URBANO PER LA RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL QUARTIERE FIERISTICO DI BOLOGNA".

IL DIRETTORE

Premesso che:

- la società Bolognafiere S.p.A. (con sede legale in via della Fiera 20 - Bologna), in qualità di proponente, ha presentato al Comune di Bologna in data 12/12/2023 (acquisita agli atti dal Comune di Bologna con PG n. 822680 del 13/12/2023), ai sensi dell'art. 10 della L.R. 18 aprile 2018 n. 4 “Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti”, l'istanza per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) relativo al progetto “Progetto urbano per la riqualificazione e sviluppo del Quartiere Fieristico di Bologna”, localizzato nel comune di Bologna;
- il progetto è assoggettato al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA in quanto ricade tra quelli di cui all'Allegato B della L.R. 4/2018, punto B3.4: “... progetti di sviluppo urbano all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori ai 10 ettari”;
- l'autorità competente allo svolgimento del procedimento è il Comune di Bologna e in particolare il Settore Transizione Ecologica e Ufficio Clima (U.I. Valutazioni Ambientali e Clima);
- la documentazione allegata all'istanza per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA coincide con quella pubblicata per il contestuale deposito della proposta di “Accordo di Programma in variante agli strumenti di pianificazione, ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017, per la riqualificazione e lo sviluppo del quartiere fieristico di Bologna”, assentita con Delibera del Consiglio Comunale 797598/2023;
- l'autorità competente, come previsto nell'art. 19 c. 2 del D.Lgs 152/06, entro cinque giorni dalla ricezione della documentazione ha proceduto alla verifica di completezza, conclusa con una richiesta di chiarimenti al proponente inviata con PG 828058/2023 del 14/12/2023;
- come previsto dallo stesso art. 19 c. 2, entro 15 giorni dalla ricezione della richiesta di integrazioni il proponente ha fornito i chiarimenti richiesti (PG 851795 del 28/12/2023);
- il proponente ha quantificato il costo previsto per l'opera ed ha correttamente ricalcolato, per un importo totale di 10.000 Euro, ai sensi dell'art. 31 della L.R. 4/2018 e della delibera regionale n. 1226 del

22/07/2019, le spese istruttorie a proprio carico, che sono state versate al Comune di Bologna;

- ai sensi del c. 3 del citato art. 19, la documentazione progettuale e ambientale è stata pubblicata sul sito web del Comune di Bologna al link:

<http://dru.iperbole.bologna.it/pianificazione-governo-territorio/accordo-di-programma-variante-agli-strumer>;

- la documentazione afferente al procedimento e i pareri ricevuti sono stati pubblicati, sempre all'interno del sito web del Comune di Bologna, nella pagina specifica delle procedure di VIA al link:

<https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/procedure-via-in-corso>;

- con PG 1969 del 03/01/2024 tramite posta certificata è stata inviata alle Amministrazioni e agli Enti potenzialmente interessati la comunicazione di avvenuta pubblicazione sul sito web dell'autorità competente della documentazione presentata e di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA;

- pertanto, a partire dalla data di invio della comunicazione di cui sopra, ossia dal 03/01/2024, ha avuto inizio il procedimento di verifica con le relative scadenze temporali;

- ai fini della pubblicità e trasparenza, contestualmente alla comunicazione di avvio è stato dato avviso di avvenuto deposito al Quartiere San Donato, territorialmente interessato;

- dal 03/01/2024 ha avuto inizio la fase di deposito della documentazione ai fini delle osservazioni. Il deposito, ai sensi dell'art. 19 c. 4 del D.Lgs 152/2006, avrebbe avuto una durata di 30 giorni naturali consecutivi, ma tale periodo è stato portato a 60 giorni tenendo conto del contestuale deposito della stessa documentazione ai fini dell'Accordo di Programma;

- il proponente si è avvalso di quanto previsto dall'art. 19 c. 8 del D.Lgs 152/06 e smi richiedendo che siano specificate le condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

Preso atto che:

- l'attuale assetto dell'insediamento della Fiera di Bologna discende dall'attuazione del "Piano Particolareggiato del Quartiere Fieristico", approvato dal Consiglio Comunale nel 2006 e successivamente modificato con Variante nel 2015, ancora vigente sebbene pressoché interamente attuato;

- il suo sviluppo è stato definito originariamente attraverso l'"Accordo territoriale per il potenziamento del quartiere fieristico", sottoscritto nel 2002 ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000 tra Provincia di Bologna (oggi Città metropolitana), Comune di Bologna e BolognaFiere S.p.A.;

- il 9 gennaio 2020, in conseguenza delle mutate esigenze del Quartiere Fieristico, in un contesto urbano in forte trasformazione, è stato sottoscritto un nuovo Protocollo d'intesa (approvato con delibera di Giunta Comunale PG 544238/2019) al quale è allegato un Masterplan che definisce le linee guida di un nuovo progetto urbano per tale area;

- conseguentemente è stata indetta una Conferenza dei Servizi preliminare ai fini dell'approvazione di un Accordo di programma in variante agli strumenti urbanistici per la pianificazione dell'area del Quartiere Fieristico, conclusasi con la deliberazione del Consiglio comunale (PG n. 797598 del 27/11/2023) che ha espresso l'assenso preliminare al suddetto Accordo di programma;

- con atto del Sindaco metropolitano della Città metropolitana di Bologna, n. 290 del 21/11/2023, è stato espresso l'assenso preliminare all'Accordo di programma (con esclusivo riferimento alle componenti urbanistiche e territoriali);

Preso atto inoltre che:

- nel periodo di deposito non sono pervenute osservazioni da parte della cittadinanza;
- nel periodo di deposito sono pervenuti i seguenti pareri:
 - Arpae/APAM, acquisito al PG 94225/2024 del 16.02.2024;
 - Ausl, acquisito al PG 121677/2024 del 28.02.2024;
 - Consorzio della Bonifica Renana, acquisito al PG 125198/2024 del 29.02.2024;
 - Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio, acquisito al PG 133020/2024 del 04/03/2024;
 - Città Metropolitana, acquisito al PG 67744/2024;
- Arpae e Ausl nei rispettivi pareri hanno posto l'attenzione sulla mancata valutazione dei possibili impatti ambientali dovuti all'introduzione, in sede di assenso consiliare preliminare all'Accordo di Programma (Delibera consiliare di cui al PG n. 797598/2023) e in accoglimento di istanza del proponente, di determinati usi nel comparto B (C1, E7, D2, E4, E8 di cui al Regolamento Edilizio);
- pertanto in data 11/03/2024 (PG 149881/2024) l'autorità competente ha avanzato richiesta di integrazioni al proponente chiedendo di integrare lo Studio preliminare ambientale con un'analisi degli eventuali effetti significativi sull'ambiente derivanti da tale nuovo scenario (denominato "Terzo scenario");
- in data 16/04/2024 il proponente ha risposto alla richiesta con nota PG 266265/2024 comunicando che *"...a causa di mutati interessi, il proponente BolognaFiere non intende procedere con l'attuazione del "Terzo Scenario" per il comparto B, rinunciando pertanto agli usi ivi previsti..."*;
- l'autorità competente, avvalendosi di quanto previsto dall'art. 19 c. 6 del D.Lgs 152/2006, ha prorogato il termine per l'adozione del provvedimento di verifica (previsto per il 17/04/2024) per un periodo di ulteriori 20 giorni;
- il presente provvedimento finale viene pertanto redatto sulla base dell'istruttoria di tutta la documentazione trasmessa nonché dei pareri pervenuti, senza considerare la possibilità di insediamento del cosiddetto "Terzo scenario". In particolare, a seguito di quanto dichiarato dal proponente con nota PG 266265/2024, ossia che gli scenari di progetto sono gli stessi valutati nell'ambito della Conferenza dei Servizi preliminare all'Accordo di Programma, nella formulazione del presente esito si è tenuto conto dei pareri espressi in quella sede dagli enti competenti in materia ambientale, di seguito elencati:
 - Arpae - PG 435002/2023;
 - Ausl - PG 480810/2023;
 - Bonifica Renana - PG 244324/2021;
 - Agenzia regionale sicurezza territoriale - PG 204780/2022.

Considerato che:

- nello Studio ambientale preliminare è stato descritto il progetto, è stato fornito un esaustivo quadro programmatico e sono stati analizzati gli impatti potenziali, specificati per componente, che possono derivare dalla sua realizzazione, ed è stato altresì proposto un Piano di Monitoraggio Ambientale;

Valutato che:

- come meglio dettagliato nell'allegato Provvedimento, dall'esame istruttorio sul progetto, sulla base della documentazione presentata, dei pareri pervenuti, dei pareri depositati in sede di Conferenza dei Servizi preliminare per l'Accordo di Programma, effettuata una attenta valutazione su base ambientale e territoriale, non emergono elementi che possano far prevedere effetti negativi significativi sull'ambiente;
- pertanto si esclude di sottoporre il progetto all'ulteriore procedimento di VIA nel rispetto delle condizioni ambientali riportate nel citato Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA;

Visti:

- i criteri pertinenti per la verifica di assoggettabilità a VIA indicati nell'Allegato V alla Parte II del D.Lgs.

152/06;

Tutto ciò premesso e considerato;

Ritenuto di procedere all'approvazione di tale esito;

Visti il D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e la L.R. 4/2018;

DETERMINA

- di approvare, per le ragioni esposte in premessa e sulla base dei criteri indicati nell'allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs 152/06, il provvedimento a seguito di procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) come da documento allegato al presente atto quale parte integrante, ai sensi della L.R. 4/2018 e del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., relativo al “Progetto urbano per la riqualificazione e sviluppo del Quartiere Fieristico di Bologna” presentato da Bolognafiere S.p.A.;

- di pubblicare il Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) per estratto sul Bollettino Ufficiale Telematico della Regione Emilia-Romagna, nonché sul sito web dell'autorità competente;

- di trasmettere copia della presente determina al proponente Bolognafiere S.p.A. e agli Enti territorialmente interessati;

- di rendere noto che contro il presente Provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro sessanta giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni; entrambi i termini decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT;

- di dare atto che la non ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nel Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA sarà soggetta a diffida e ad eventuale sanzione, ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs 152/2006.

- Documento informatico predisposto, firmato digitalmente e conservato ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. -

Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) ai sensi della Legge Regionale 4/2018 e smi, e del DLgs 152/06 e smi relativo al “Progetto urbano per la riqualificazione e sviluppo del Quartiere Fieristico di Bologna”. Proponente: Bolognafiere S.p.A.

Premesso che:

- la società Bolognafiere S.p.A. (con sede legale in via della Fiera 20 - Bologna), in qualità di proponente, ha presentato al Comune di Bologna in data 12/12/2023 (acquisita agli atti dal Comune di Bologna con PG n. 822680 del 13/12/2023), ai sensi dell'art. 10 della LR 18 aprile 2018 n. 4 “Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti”, l'istanza per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) relativo al progetto “Progetto urbano per la riqualificazione e sviluppo del Quartiere Fieristico di Bologna”, localizzato nel comune di Bologna;
- il progetto è assoggettato al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA in quanto ricade tra quelli di cui all'Allegato B della LR 4/2018, punto B3.4: “... progetti di sviluppo urbano all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori ai 10 ettari”;
- l'autorità competente allo svolgimento del procedimento è il Comune di Bologna e in particolare il Settore Transizione Ecologica e Ufficio Clima (U.I. Valutazioni Ambientali e Clima);
- la documentazione allegata all'istanza per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA coincide con quella pubblicata per il contestuale deposito della proposta di “Accordo di Programma in variante agli strumenti di pianificazione, ai sensi dell'art. 60 della LR 24/2017, per la riqualificazione e lo sviluppo del quartiere fieristico di Bologna”, assentita con Delibera del Consiglio Comunale 797598/2023;
- l'autorità competente, come previsto nell'art. 19 c. 2 del DLgs 152/06, entro cinque giorni dalla ricezione della documentazione ha proceduto alla verifica di completezza, conclusa con una richiesta di chiarimenti al proponente inviata con PG 828058/2023 del 14/12/2023;
- come previsto dallo stesso art. 19 c. 2, entro 15 giorni dalla ricezione della richiesta di integrazioni il proponente ha fornito i chiarimenti richiesti (PG 851795 del 28/12/2023);
- il proponente ha quantificato il costo previsto per l'opera ed ha correttamente ricalcolato, per un importo totale di 10.000 Euro, ai sensi dell'art. 31 della LR 4/2018 e della delibera regionale n. 1226 del 22/07/2019, le spese istruttorie a proprio carico, che sono state versate al Comune di Bologna;

Dipartimento urbanistica, casa, ambiente e patrimonio

Settore transizione ecologica e ufficio clima
Direzione

Piazza Liber Paradisus 10
Torre A – piano 7°
40129 Bologna

- ai sensi del c. 3 del citato art. 19, la documentazione progettuale e ambientale è stata pubblicata sul sito web del Comune di Bologna al link: <http://dru.iperbole.bologna.it/pianificazione-governo-territorio/accordo-di-programma-variante-agli-strumenti-urbanistici-la>;
- la documentazione afferente al procedimento e i pareri ricevuti sono stati pubblicati, sempre all'interno del sito web del Comune di Bologna, nella pagina specifica delle procedure di VIA al link: <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/procedure-via-in-corso>;
- con PG n.1969 del 03/01/2024 tramite posta certificata è stata inviata alle Amministrazioni e agli Enti potenzialmente interessati la comunicazione di avvenuta pubblicazione sul sito web dell'autorità competente della documentazione presentata e di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA;
- pertanto, a partire dalla data di invio della comunicazione di cui sopra, ossia dal 03/01/2024, ha avuto inizio il procedimento di verifica con le relative scadenze temporali;
- ai fini della pubblicità e trasparenza, contestualmente alla comunicazione di avvio è stato dato avviso di avvenuto deposito al Quartiere San Donato, territorialmente interessato;
- dal 03/01/2024 ha avuto inizio la fase di deposito della documentazione ai fini delle osservazioni. Il deposito, ai sensi dell'art. 19 c. 4 del DLgs 152/2006, avrebbe avuto una durata di 30 giorni naturali consecutivi, ma tale periodo è stato portato a 60 giorni tenendo conto del contestuale deposito della stessa documentazione ai fini dell'Accordo di Programma;
- il proponente si è avvalso di quanto previsto dall'art. 19 c. 8 del DLgs 152/06 e smi richiedendo che siano specificate le condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero rappresentare impatti ambientali significativi e negativi.

Preso atto che:

- l'attuale assetto dell'insediamento della Fiera di Bologna discende dall'attuazione del "Piano Particolareggiato del Quartiere Fieristico", approvato dal Consiglio Comunale nel 2006 e successivamente modificato con Variante nel 2015, ancora vigente sebbene pressoché interamente attuato;
- il suo sviluppo è stato definito originariamente attraverso l'"Accordo territoriale per il potenziamento del quartiere fieristico", sottoscritto nel 2002 ai sensi dell'art. 15 della LR 20/2000 tra Provincia di Bologna (oggi Città metropolitana), Comune di Bologna e BolognaFiere S.p.A.;
- il 9 gennaio 2020, in conseguenza delle mutate esigenze del Quartiere Fieristico, in un contesto urbano in forte trasformazione, è stato sottoscritto un nuovo Protocollo d'intesa (approvato con delibera di Giunta Comunale PG n. 544238/2019) al quale è allegato un Masterplan che definisce le linee guida di un nuovo progetto urbano per tale area;
- conseguentemente è stata indetta una Conferenza dei Servizi preliminare ai fini dell'approvazione di un Accordo di programma in variante agli strumenti urbanistici per la pianificazione dell'area del Quartiere Fieristico, conclusasi con la deliberazione del Consiglio comunale (PG n. 797598 del 27/11/2023) che ha espresso l'assenso preliminare al suddetto Accordo di programma;
- con atto del Sindaco metropolitano della Città metropolitana di Bologna, n. 290 del 21/11/2023, è stato espresso l'assenso preliminare all'Accordo di programma (con esclusivo riferimento alle componenti urbanistiche e territoriali).

Preso atto inoltre che:

- nel periodo di deposito non sono pervenute osservazioni da parte della cittadinanza;
- nel periodo di deposito sono pervenuti i seguenti pareri:
 - Arpae/APAM, acquisito al PG 94225/2024 del 16.02.2024;
 - Ausl, acquisito al PG 121677/2024 del 28.02.2024;
 - Consorzio della Bonifica Renana, acquisito al PG 125198/2024 del 29.02.2024;
 - Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio, acquisito al PG 133020/2024 del 04/03/2024;
 - Città Metropolitana, acquisito al PG 67744/2024;
- Arpae e Ausl nei rispettivi pareri hanno posto l'attenzione sulla mancata valutazione dei possibili impatti ambientali dovuti all'introduzione, in sede di assenso consiliare preliminare all'Accordo di Programma (Delibera consiliare di cui al PG n. 797598/2023) e in accoglimento di istanza del proponente, di determinati usi nel comparto B (C1, E7, D2, E4, E8 di cui al Regolamento Edilizio);
- pertanto in data 11/03/2024 (PG n. 149881/2024) l'autorità competente ha avanzato richiesta di integrazioni al proponente chiedendo di integrare lo Studio preliminare ambientale con un'analisi degli eventuali effetti significativi sull'ambiente derivanti da tale nuovo scenario (denominato "Terzo scenario");
- in data 16/04/2024 il proponente ha risposto alla richiesta con nota PG 266265/2024 comunicando che *"...a causa di mutati interessi, il proponente BolognaFiere non intende procedere con l'attuazione del "Terzo Scenario" per il comparto B, rinunciando pertanto agli usi ivi previsti..."*;
- l'autorità competente, avvalendosi di quanto previsto dall'art. 19 c. 6 del DLgs 152/2006, ha prorogato il termine per l'adozione del provvedimento di verifica (previsto per il 17/04/2024) per un periodo di ulteriori 20 giorni;
- il presente provvedimento finale viene pertanto redatto sulla base dell'istruttoria di tutta la documentazione trasmessa nonché dei pareri pervenuti, senza considerare la possibilità di insediamento del cosiddetto "Terzo scenario". In particolare, a seguito di quanto dichiarato dal proponente con nota PG 266265/2024, ossia che gli scenari di progetto sono gli stessi valutati nell'ambito della Conferenza dei Servizi preliminare all'Accordo di Programma, nella formulazione del presente esito si è tenuto conto dei pareri espressi in quella sede dagli enti competenti in materia ambientale, di seguito elencati:
 - Arpae - PG 435002/2023;
 - Ausl - PG 480810/2023;
 - Bonifica Renana - PG 244324/2021;
 - Agenzia regionale sicurezza territoriale - PG 204780/2022.

Considerato che:

- nello Studio ambientale preliminare è stato fornito un esaustivo quadro programmatico, è stato descritto il progetto e sono stati analizzati gli impatti potenziali che possono derivare dalla sua realizzazione;

- dal punto di vista **progettuale**:

- a. le aree dell'Accordo di Programma riguardano una superficie territoriale complessiva pari a 705.658 mq, suddivisa in 3 nuovi comparti territoriali di attuazione;
 - b. rispetto allo futuro sviluppo dell'area sono stati indagati 2 scenari di cui il primo prevede:
 - Comparto A (ST 650.705 mq), a sua volta suddiviso in:
 - Sub-Comparto A0 (ST 352.772 mq): Quartiere Fieristico esistente al di sotto del fascio dei binari, riparametrato per comprendere strutture di fatto già integrate e funzionali al Quartiere Fieristico stesso (GAM, palazzo dei Congressi, "asta di ingresso" da piazza della Costituzione) ed escludere quelle che non fanno più parte del Quartiere, come l'area "Cotabo", su via Stalingrado, quindi esterne al nuovo perimetro del Quartiere; Sub-Comparto A1 (ST 84.604 mq): parcheggio Michelino e aree ad esso antistanti, comprendente anche una destinazione ricettiva, già prevista dal Piano Particolareggiato R5.1n del previgente PRG e dalla Convenzione di costruzione e gestione del 04/08/2006 del parcheggio Michelino;
 - Sub-Comparto A2 (ST 213.329 mq): nuovo padiglione/edificio multifunzionale, posto a nord del fascio dei binari, comprendente nuove dotazioni territoriali e un polmone verde (parco urbano) asservito all'uso pubblico;
 - via Zambeccari (ST 11.474 mq): strada urbana a servizio dei diversi ambiti di intervento;
 - Comparto B (ST 32.809 mq), ad ovest di via Stalingrado, che prevede la nuova costruzione di edifici della città consolidata di qualificazione diffusa, esterna al Quartiere Fieristico, e comprendente edilizia a destinazione ricettiva e commerciale, oltre che dotazioni territoriali e verde pubblico;
 - Comparto C (ST 10.670 mq), che prevede la nuova costruzione di edificio a destinazione logistica/magazzino con relativi spazi aperti funzionali (piazzale e viabilità interna al lotto);
 - c. nel secondo scenario di sviluppo l'articolazione territoriale delle aree rimane invariata ma si prevede:
 - un diverso mix funzionale per gli edifici del comparto B, proponendo degli usi direzionali al posto di quelli ricettivi e di parte di quelli commerciali;
 - lo spostamento degli eventi sportivi dall'edificio polifunzionale del sub-comparto A2, che mantiene una funzione solamente espositiva-fieristica, ad un nuovo padiglione, previsto nel sub-comparto A0, in sostituzione dell'attuale padiglione 35;
- in merito all'analisi delle alternative progettuali la soluzione adottata viene presentata come l'unica perseguibile per rispondere alla necessità di ampliamento del Quartiere Fieristico e nel contempo garantire continuità funzionale con la sua parte esistente, in particolare per quanto riguarda la collocazione delle nuove attività espositive/ricreative. Il contesto urbano consolidato entro cui si inserisce il Quartiere Fieristico esistente non ammetterebbe infatti uno sviluppo in nessun'altra direzione. I vincoli infrastrutturali condizionano sensibilmente il disegno urbano in relazione sia alla collocazione delle aree verdi con funzione di compensazione e mitigazione in prossimità dell'asse autostradale tangenziale, sia delle funzioni complementari (volte all'integrazione tra Fiera e Tecnopolo) nella porzione compresa tra la nuova area espositiva a nord

della linea ferroviaria di cintura e via Stalingrado. E' stata esaminata anche l'alternativa zero (denominata scenario tendenziale di riferimento) e confrontata con lo scenario di progetto e quello attuale;

- dal punto di vista **programmatico**:

- è stata eseguita la verifica di coerenza con gli strumenti di pianificazione sovraordinata, tra i quali in particolare il Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Bologna (PTM) e il Piano urbanistico generale (PUG) del Comune di Bologna, analizzando strategie, azioni e il sistema dei vincoli e delle tutele di cui alla tavola dei Vincoli del PUG, e ne è stato descritto il livello di coerenza ed il rispetto delle eventuali prescrizioni;
- la proposta progettuale si configura in variante al PUG;

- dal punto di vista **ambientale** sono state analizzate le componenti di seguito descritte ed è stato predisposto il Piano di monitoraggio ambientale:

Mobilità

Nello Studio del traffico sono stati analizzati i principali risultati della valutazione degli effetti sulla mobilità derivanti dall'attuazione del progetto proposto ai fini dell'Accordo di Programma.

L'analisi ha valutato gli effetti del progetto sulla mobilità nell'area di maggiore influenza e la quantificazione degli effetti potenziali degli interventi previsti in termini di variazione dei volumi di traffico veicolare sulla rete infrastrutturale e i principali parametri trasportistici, con riferimento a due scenari insediativi, che differiscono tra loro principalmente nella articolazione degli usi.

Nello Studio presentato i risultati delle simulazioni vengono svolti per il primo scenario insediativo e ritenuti validi per entrambi gli scenari insediativi, in base alla sostanziale eguaglianza della domanda di movimento dei veicoli e di distribuzione delle origini-destinazioni.

Le opere infrastrutturali e le dotazioni per la sosta implementate per il progetto urbano nella zona nord del Quartiere Fieristico sono:

- un nuovo asse stradale con lunghezza di circa 800 m e una sezione stradale a doppio senso formata da due corsie di marcia di 3,5 m ciascuna, affiancate sul lato ovest e nord (esterno curva) da una corsia di affiancamento alla sosta di 3,5 m e di uno spazio di sosta in linea largo 2,0 m e sul lato opposto da una banchina di 0,5 m. Sempre sul lato ovest e nord della strada è prevista la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, bidirezionale, di 2,5 m di larghezza, separata dalla strada da un percorso pedonale di 1,5 m di larghezza. Sull'altro lato è previsto un marciapiede di 2,0 m di larghezza;
- percorsi ciclabili così articolati: un primo tratto di pista ciclabile, nel Sub comparto A1, ha inizio in prossimità della ciclostazione prevista dal progetto del Tram, per proseguire lungo via Valla sul lato sud sino a superare la Rotonda Canè; proseguendo nel Sub comparto A2 la pista ciclabile piega a nord mantenendosi sul lato esterno della curva del nuovo asse stradale e poi a nord del parcheggio pubblico sino a raggiungere via Zambeccari; da qui si dirige a nord mantenendosi ad est della stessa via sino a raggiungere, prima del sottopasso, l'attraversamento che la connette con il tratto di pista esistente, che verrà riqualificato nell'ambito del progetto del Passante autostradale; di seguito il percorso si

dirama a ovest per raggiungere via Stalingrado e il Tecnapolo e da qui proseguire verso la direttrice di via Ferrarese; a nord con un nuovo tratto di pista ciclabile che sottopassando la complanare, parallelamente a via Zambeccari, raggiungerà l'area del Parco Nord. I tratti di pista ciclabile su indicati sono previsti tutti in sede propria a doppio senso di marcia e con una larghezza minima di 2,5 m;

- dotazione di parcheggi pubblici previsti nella parte sud della zona nord del comparto.

In affiancamento agli interventi infrastrutturali del progetto, negli scenari futuri è stata considerata la realizzazione della linea tranviaria e del Terminal Fiera-Michelino, la realizzazione del nuovo parcheggio scambiatore e della nuova viabilità di servizio.

Le simulazioni sono state eseguite per lo scenario attuale, il tendenziale e quello di progetto.

Lo scenario tendenziale è stato costruito integrando lo scenario attuale con gli interventi insediativi e infrastrutturali previsti nell'ambito territoriale a contorno, con particolare riferimento alla linea tranviaria, mentre non sono stati inseriti né gli effetti positivi previsti dal PUMS della Città Metropolitana né l'attivazione del Passante autostradale, in quanto ritenuti migliorativi all'ambito oggetto di studio, ma in tempi successivi.

Il confronto degli scenari simulati evidenzia che:

- non si riscontrano fenomeni di congestione e la velocità media sulla rete rimane sostanzialmente stabile nel confronto tra scenario di progetto e scenario tendenziale; anche nel confronto per il giorno feriale di svolgimento di una grande fiera lo scenario di progetto non si discosta significativamente dallo scenario tendenziale;
- in entrambi gli scenari (progetto e tendenziale) con l'evento di una grande fiera si riscontrano fenomeni di congestione più o meno simili, su un totale tra il 6 e il 7% della rete, ma concentrati in corrispondenza degli archi di accesso al parcheggio multipiano Michelino (per via dei notevoli flussi veicolari attratti dall'evento fieristico nell'ora di punta della mattina) e che superano la capacità statica attribuita all'arco. La situazione non si discosta sostanzialmente da quella osservata per lo scenario attuale nel giorno con fiera;
- combinando una media manifestazione fieristica con un importante evento sportivo, certamente non frequente ma tuttavia possibile, si riscontrano effetti amplificati rispetto ai confronti precedenti, con riferimento agli archi di avvicinamento e di ingresso-uscita ai parcheggi a servizio del nuovo padiglione, in particolare del parcheggio multipiano Michelino.

Nello studio è stata inoltre svolta l'analisi di efficienza riguardo il funzionamento di alcune intersezioni dell'assetto viabilistico contenuto nella proposta progettuale:

- intersezione tra il ramo di via Stalingrado in direzione nord e la diramazione a est della stessa via Stalingrado, che conduce alla rotatoria con via Zambeccari e via Nuvolari e oltre al casello dell'autostrada;
- intersezione tra il ramo di via Stalingrado in direzione nord e la viabilità in uscita da Borgo Mascarella e dalla stazione di servizio "Sprint Gas".

Per entrambe le intersezioni i risultati ottenuti mostrano anche per lo scenario di progetto simulato un buon livello di servizio.

Rumore

Nello studio acustico, firmato da tecnico competente in materia, sono riportati gli esiti delle simulazioni condotte per la valutazione dello scenario di espansione individuato come il più critico (primo scenario), attraverso il modello previsionale Lima tarato su una campagna di misure di traffico e rumore condotta nel novembre 2020.

Nel modello sono stati implementati diversi scenari trasferiti dalle previsioni contenute nello studio del traffico, in funzione dei quali è stato ricostruito lo stato attuale e simulate 3 diverse situazioni nello scenario tendenziale (giorno feriale senza fiera - giorno feriale con fiera molto attrattiva - sabato con fiera mediamente attrattiva) e 3 situazioni nello scenario di progetto (giorno feriale senza fiera - giorno feriale con fiera fortemente attrattiva - sabato con fiera mediamente attrattiva ed evento sportivo serale presso l'edificio multifunzionale).

In base ai livelli sonori calcolati presso i ricettori esistenti, la comparazione degli scenari evidenzia alcuni peggioramenti del clima acustico rispetto allo stato attuale, variabili tra 0,5 e 1,5 dBA diurni a seconda degli scenari considerati. Per il periodo notturno sono stimati degli incrementi più alti, tra 2,0 e 4,5 dBA, ma comunque tali da non originare nuove criticità rispetto a quelle preesistenti.

Nello studio è contenuto un approfondimento legato allo svolgimento di un evento musicale presso l'arena prevista nel comparto A2, calcolando dei livelli in facciata ai ricettori esterni in linea con i limiti previsti dalla DGR 1197/2020 per i concerti all'aperto nei siti occasionali. Viene tuttavia precisato che si tratta di una valutazione di massima, pertanto soggetta a miglioramenti sia a livello di progettazione, sia di ottimizzazione degli impianti audio che potranno essere utilizzati.

Per quanto riguarda i ricettori di progetto è stato valutato il superamento dei limiti per l'edificio alberghiero previsto nel comparto B, dichiarando l'intenzione di ricorrere alla "deroga" concessa dalla Classificazione acustica per tale tipologia di ricettori.

Aria

Lo Studio di Compatibilità Ambientale contiene la stima delle emissioni dei principali inquinanti atmosferici, riconducibili ai carichi urbanistici indotti dalla realizzazione del primo scenario di progetto, ritenuto lo scenario maggiormente impattante. Noto il carico urbanistico complessivo giornaliero previsto, utilizzando opportuni coefficienti rapportati alle diverse destinazioni d'uso, sono stati stimati gli spostamenti complessivi (utenti, addetti, conferitori-prelevatori), indotti nel giorno medio di riferimento.

Per le valutazioni si è considerata un'area di analisi comprendente l'ambito oggetto di studio, le vie di traffico adiacenti e la viabilità principale in un intorno più ampio. Cautelativamente, nei computi emissivi non sono stati considerati gli effetti di medio-lungo termine previsti dal PUMS, ad eccezione dello sviluppo Linea Rossa tranviaria.

Sulla base dei flussi veicolari sono state stimate le emissioni da traffico, riferendosi al Parco PAIR 2020 e alla metodologia COPERT V, in riferimento ai seguenti scenari progettuali:

- senza evento fieristico: scenario attuale, giorno feriale; scenario tendenziale, giorno feriale; scenario futuro, giorno feriale;
- con evento fieristico: scenario tendenziale, giorno feriale con evento fieristico di grandi dimensioni; scenario tendenziale, giorno prefestivo con evento fieristico di medie dimensioni; scenario futuro, giorno feriale, con evento fieristico di grandi dimensioni;

scenario futuro, giorno prefestivo, con evento fieristico di medie dimensioni ed evento serale (concerto o partita).

Nel dettaglio sono state calcolate le variazioni di emissioni degli inquinanti tipici delle aree urbane: Ossidi di Azoto (NOx), Particolato Fine (PM10 e PM2.5). Nel caso di scenario di giorno feriale senza evento fieristico, sono state ottenute le variazioni di seguito riportate, espresse in termini assoluti e percentuali:

	TENDENZIALE - ATTUALE		PROGETTO - ATTUALE		PROGETTO - TENDENZIALE	
Lunghezza rete km	2,48	0,02%	0,02	0,02%	-2,46	-2,23%
Veicoli tot*km	25.022	0,01%	37.933	1,86%	12.910	0,62%
Veicoli km/h	-1,35	-0,02%	-1,25	-2,18%	0,10	0,17%
Emissioni totali NOx (kg/ora)	-108,07	-0,74%	-107,91	-74,14%	0,16	0,42%
Emissioni totali PM10 (kg/ora)	-3,10	-0,12%	-2,99	-11,67%	0,10	0,46%
Emissioni totali PM2.5 (kg/ora)	-3,39	-0,33%	-3,36	-32,99%	0,03	0,48%

Dal confronto tra gli scenari tendenziale-progetto, nel caso di giorno feriale con evento fieristico di grande dimensione e giorno prefestivo con evento fieristico di media dimensione ed evento serale, è stato ottenuto quanto segue:

Feriale + evento fiera grande	TENDENZIALE	PROGETTO	PROGETTO - TENDENZIALE	
Parco veicolare	Pair 2020 futuro	Pair 2020 futuro		
Lunghezza rete attiva (km)	102,50	116,73	14,23	12,19%
Veicoli tot*km 24h	2.144.422	2.157.235	12.813	0,59%
Veicoli media pesata (km/h)	51,38	51,19	-0,19	-0,38%
Emissioni totali NOx (kg/ora)	39,63	39,65	0,02	0,06%
Emissioni totali PM10 (kg/ora)	23,74	23,84	0,10	0,44%
Emissioni totali PM2.5 (kg/ora)	7,17	7,20	0,03	0,44%

Prefestivo + evento fiera medio + evento serale	TENDENZIALE	PROGETTO	PROGETTO - TENDENZIALE	
Parco veicolare	Pair 2020 futuro	Pair 2020 futuro		
Lunghezza rete attiva (km)	110,0	117,69	7,69	6,53%
Veicoli tot*km 24h	1.815.217	1.829.217	14.000	0,77%
Veicoli media pesata (km/h)	54,06	48,48	-5,58	-11,52%
Emissioni totali NOx (kg/ora)	31,78	32,38	0,60	1,87%
Emissioni totali PM10 (kg/ora)	20,59	20,81	0,22	1,05%
Emissioni totali PM2.5 (kg/ora)	6,14	6,23	0,10	1,57%

Lo studio contiene inoltre le stime delle emissioni prodotte dalla centrale di cogenerazione già autorizzata all'interno del quartiere fieristico e le prime informazioni di massima circa le lavorazioni più impattanti in termini di produzione polveri in fase di cantiere e le principali azioni per mitigarne la loro dispersione in atmosfera.

Sono altresì descritti i percorsi ciclabili esistenti e di progetto che coinvolgono il quartiere fieristico e la realizzazione di aree per la sosta delle biciclette, in accordo con le previsioni di PUMS e Biciplan.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, sono riportate le linee di autobus che insistono sul

contesto d'intervento e l'introduzione di collegamenti specifici con la stazione ferroviaria in occasione delle manifestazioni fieristiche di maggiore attrattività, oltre all'attivazione della Linea Rossa tramviaria a partire dal 2026.

In riferimento agli interventi di compensazione e mitigazione attraverso la vegetazione di progetto, nel capitolo dedicato alla qualità dell'aria è illustrata la realizzazione della copertura a verde pensile del nuovo padiglione nel Sub Comparto A2, del nuovo parco e della fascia boscata in prossimità della complanare.

Energia

Per ciascun edificio di progetto è fornita una descrizione di massima e le tecnologie impiantistiche che saranno implementate per assicurare i servizi energetici (climatizzazione invernale ed estiva, ACS, illuminazione, ventilazione) nonché una stima dei consumi, desunti dai consumi unitari di edifici aventi analoga destinazione d'uso. Note le superfici di ciascun fabbricato, sono state ricavate le emissioni in termini di CO₂ equivalente. E' proposto che, poiché tali stime sono ora da ritenersi orientative per il livello di progettazione attuale, siano affinate nelle fasi successive, a livello di progettazione edilizia ed impiantistica di dettaglio.

In questa prima fase si è ipotizzata una soluzione mista che prevede l'allaccio di alcuni edifici alla rete di teleriscaldamento e teleraffrescamento dell'Energy Center della Fiera, all'interno della quale è presente anche un sistema di Cogenerazione ad Alto Rendimento (CAR) e l'utilizzo di generatori elettrici a pompa di calore, al fine di garantire la migliore integrazione con i sistemi fotovoltaici previsti.

La tabella seguente riporta per ciascun edificio la potenza dell'impianto fotovoltaico e il fabbisogno globale di energia primaria dal quale è stata detratta l'autoproduzione in situ, e il corrispondente bilancio emissivo in termini di CO₂.

Edificio	Potenza FV (kWp)	Producibilità FV (kWh/anno)	E.E. da rete (MWhel)	Energia primaria (Mwh/anno)	Emissioni CO2 (tonn/anno)
A01 A02 A03	1.525	1.754.000	/	-121,27	-369,37
A04	75	86.250	-57,23	-138,51	-24,79
A05-A06	300	345.000	557,48	1.349,11	241,50
A07	75	86.250	346,30	838	150
L06	75	86.250	346,30	838	150

E' stata inoltre ipotizzata l'installazione di ulteriori 1,7 MW di potenza fotovoltaica presso i padiglioni 16/18 e il parcheggio multipiano di via Michelino per l'azzeramento dell'energia prelevata dalla rete da parte degli edifici A05-A06, A07, L06.

La documentazione di progetto include il bilancio della CO₂ emessa dalle sorgenti fisse (Energy Center della Fiera) e mobili, considerando i dati di flusso veicolare relativi agli scenari tendenziale e futuro, oltre alla stima della capacità di assorbimento da parte della vegetazione di nuova realizzazione, al netto degli abbattimenti previsti.

Acque superficiali

Con l'attuazione dell'intervento sarà realizzato un nuovo sistema fognario separato, con recapito

delle acque nere alla fognatura pubblica mista e delle acque bianche laminate in corso d'acqua superficiale (Savena Abbandonato), ad eccezione di quelle che verranno riutilizzate per usi compatibili.

Rete fognaria nera

Lungo via Zambecari e lungo la nuova strada che contorna a nord il comparto A2 è prevista la realizzazione di una nuova rete di raccolta e smaltimento delle acque nere che recapiterà i reflui nel vigentino di acque miste che corre parallelo al corso del Savena Abbandonato, sul lato ovest. Nell'area commerciale dell'ambito B e nell'ambito C è prevista, nelle porzioni per il carico-scarico, una raccolta delle acque meteoriche di prima pioggia con caditoie e sistema di trattamento con disoleazione e recapito alla rete nera, nonché una saracinesca di chiusura in caso di sversamenti accidentali per evitare la dispersione di sostanze inquinanti.

Rete fognaria bianca

Le reti fognarie bianche afferiranno, in modo indipendente per ciascun ambito, a sistemi di laminazione separati tra aree pubbliche ed aree private e successivamente nel Savena Abbandonato. I sistemi di laminazione sono stati dimensionati secondo quanto definito dal PSAI per il Sistema Idraulico Navile – Savena Abbandonato e nel rispetto di quanto richiesto nel Regolamento Edilizio. Poiché negli ambiti A2, B e C la superficie prima dell'intervento è completamente permeabile, la portata laminata in uscita dal sistema viene imposta sempre minore della portata udometrica pari a 10 litri/s/ha.

Il progetto prevede poi la realizzazione di una nuova fognatura bianca lungo via Zambecari e lungo la nuova strada che contorna a nord il comparto A2, che riceverà gli scarichi dei sistemi di laminazione privati degli ambiti B e C, degli ambiti pubblici P11, P12, P14 e del parco pubblico dell'ambito B. Tale nuova condotta, che costituirà anche il volume di laminazione a servizio della nuova strada, afferirà direttamente alla botte sifone per sottopassare il vigentino fino allo scarico nel Savena Abbandonato. A monte della botte sifone esisterà, sempre mediante luce tarata e scarico di emergenza, il sistema di raccolta delle acque bianche laminate del verde pubblico e quello delle aree private dell'ambito A2.

Il progetto prevede il rifacimento di un tratto dell'esistente canaletta che collega la Canaletta Reno 75 presente su via Stalingrado ed il Savena Abbandonato, nel punto interferito dal progetto tra la rotatoria su via T. Nuvolari e lo scarico nel Savena Abbandonato. La nuova rete manterrà la stessa sezione ma sarà collocata più a nord all'interno del parco pubblico; anche questa nuova canaletta afferirà alla botte sifone per sottopassare il vigentino e scaricare nel Savena Abbandonato.

Consumi idrici

Per garantire il livello prestazionale di eccellenza per il consumo di acqua massimo domestico (120 l/ab/giorno) saranno realizzati i seguenti sistemi di risparmio:

- impiantistica idrosanitaria a basso consumo;
- impianti di recupero delle acque meteoriche provenienti dalle coperture dei nuovi fabbricati da destinare ad usi non potabili interni ed esterni agli edifici; in caso di riempimento dei sistemi di accumulo, le acque meteoriche bypasseranno il sistema e confluiranno nella restante rete di gestione delle acque meteoriche, comprensiva del sistema di laminazione.

Nello Studio preliminare ambientale sono stati descritti, per ogni comparto, le modalità e gli

impianti per il recupero delle acque e quantificato il risparmio della risorsa idrica.

Rischio alluvioni

In riferimento alla “Mappa della pericolosità e degli elementi potenzialmente esposti” pubblicata nel PGRA, l’area in esame si colloca nell’Ambito di riferimento del Reticolo naturale principale e secondario nello scenario denominato ‘P2’ – “Alluvioni poco frequenti” – tempo di ritorno tra 100 e 200 anni – media probabilità. A tale scenario è associata una pericolosità media.

In riferimento alla “Mappa del rischio potenziale” quasi tutta l’area è stata classificata in classe di rischio R1; laddove allo stato attuale esistono urbanizzazioni è stata assegnata la classe R3, mentre solo alcune aree verdi a ridosso dell’urbanizzato sono classificate R2.

Nell’ambito della Variante al PGRA (II° Ciclo) sono state inoltre elaborate le Tavole dei tiranti idrici per i diversi scenari di alluvione nelle Aree a Rischio Potenziale Significativo di alluvioni regionali (APSFR), che non comprendono però l’area d’indagine.

Il corso del Navile scorre ad oltre 2 km in direzione ovest, ma non essendo pubblicate le mappe sui tiranti idrici di riferimento è stata fatta una valutazione sui possibili esiti a seguito di esondazione, prendendo come riferimento i tiranti idraulici individuati dal PSAI Navile – Savena Abbandonato.

Negli edifici sono previste diverse misure di mitigazione per ridurre la vulnerabilità delle strutture, degli impianti elettrici e delle persone esposte.

La quota di progetto è generalmente al di sopra della quota attuale del piano campagna, contribuendo pertanto alla diminuzione della vulnerabilità dell’intervento. Le uniche aree che risultano più vulnerabili sono le aree verdi esterne, del parco pubblico nel sub comparto A2 e del verde privato nel comparto B, per le quali la scelta di progetto di realizzare i sistemi di laminazione tramite depressioni naturali del terreno, implica una maggiore vulnerabilità, parzialmente compensata dal fatto che le aree verdi esterne ai sistemi di laminazione saranno comunque poste a quote di almeno 1 m superiori rispetto alle depressioni.

Suolo e sottosuolo

Le indagini ambientali pregresse non hanno evidenziato, dal punto di vista qualitativo, particolari criticità dei terreni interessati dall’intervento, comprese le aree del sub comparto A2 (ex Cotabo, sottoposto ad un procedimento ambientale attualmente concluso).

In ogni caso, al fine di ottenere un quadro esaustivo della qualità dei terreni interessati dalle trasformazioni, è stato redatto un Piano di caratterizzazione in merito alle destinazioni d’uso future (PU-SPEC 04 rev01 - Piano per la caratterizzazione preliminare della qualità dei terreni).

I volumi stimati di scavo e rinterro previsti sostanzialmente si compensano, permettendo di ottenere un fabbisogno di terre necessarie alla realizzazione dell’intervento pressoché nullo.

Verde

Il progetto del verde prevede: nel comparto A2 la realizzazione di un parco pubblico (circa 8 ha chiamato North Pole Park) a gestione manutentiva privata e convenzionata, il padiglione con copertura verde e un ampio parcheggio pubblico alberato; nel comparto B un nuovo parco pubblico (di circa 9.000 mq) con una piazza centrale e una fascia a vegetazione più fitta verso la

tangenziale; nel comparto C, il futuro edificio con parte della copertura a tetto verde e del verde verticale.

La realizzazione del parco comporterà la trasformazione di 1,65 ettari di bosco di neoformazione, cresciuto sui terreni non utilizzati negli ultimi anni, e la realizzazione di una quantità doppia (3,46 ettari) di area boscata lungo il corridoio ecologico fluviale del Savena abbandonato.

Nel complesso, in base a quanto riportato nello Studio di Compatibilità ambientale, il progetto prevede di lasciare circa 91.000 mq di superfici a permeabilità profonda (a fronte dei 216.255 mq attuali).

Elettromagnetismo

Alte Frequenze: tutti gli impianti di telefonia cellulare presenti e/o previsti nell'area si collocano ad oltre 200 metri dal perimetro del lotto oggetto d'intervento.

Basse Frequenze: le sorgenti di campi elettromagnetici a Bassa Frequenza presenti nell'area interessata dal progetto ed in prossimità di essa consistono in:

- una linea aerea MT posta internamente al Sub comparto A2 in corrispondenza della porzione sud-est dell'areale;
- alcune linee MT interrato presenti nell'intorno territoriale poste sia esternamente che internamente ai comparti di intervento;
- alcune cabine di trasformazione MT/BT nell'intorno territoriale poste sia esternamente che internamente ai comparti di intervento;
- una linea aerea AT a doppia terna posta a nord ovest del Sub comparto A2 a una distanza superiore a 400 metri dal confine dell'areale.

E' prevista inoltre la realizzazione di una nuova cabina MT/BT in prossimità dell'area di parcheggio a sud ovest dell'ambito A2 e di due nuove cabine MT/BT poste a margine della viabilità interna all'areale dell'ambito B. Tali cabine saranno alimentate da elettrodotti in MT interrati e collegate a cabine MT/BT esistenti.

La porzione sud dell'Ambito A2 è attraversata da una linea MT aerea ed è presente una cabina MT/BT a cui la linea aerea afferisce. Esse interferiscono con la realizzazione degli edifici di progetto. Per tale linea è stata avviata con ENEL la pratica di spostamento e interrimento ed è in fase di definizione il nuovo tracciato. Relativamente alla cabina MT/BT, che interferisce con l'edificio di progetto dell'Ambito A2, contestualmente alla realizzazione dell'intervento è prevista la sua rimozione.

Il palazzetto multifunzionale previsto nell'ambito A2 sarà alimentato da specifiche cabine MT/BT, la cui definizione e collocazione sono rimandate alle successive fasi progettuali.

Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)

La documentazione presentata contiene il "Piano di monitoraggio ambientale" dove è stato proposto il monitoraggio, articolato nelle fasi temporali ante-operam e post-operam, delle componenti ambientali: traffico veicolare, inquinamento atmosferico, rumore, suolo, acque superficiali, acque sotterranee, energia ed emissioni climalteranti, come di seguito sintetizzate. La definizione del PMA della fase di realizzazione delle opere viene rinviata alle successive fasi progettuali essendo ora il progetto sviluppato solo a livello urbanistico e riguardando

un'attuazione temporale che si svilupperà in 10 anni.

Per ogni comparto attuativo l'attività di monitoraggio ante operam avrà inizio prima dell'avvio dello specifico cantiere, e quella post operam a distanza di dodici mesi dall'avvio delle attività previste per le opere realizzate.

Per gli eventi di durata variabile da alcune ore (eventi di tipo ricreativo-sportivo) ad alcuni giorni (eventi fieristici), sono proposti monitoraggi aggiuntivi (definiti "per operam" - PrO).

Le modalità di misura sono distinte a seconda dell'obiettivo del monitoraggio in:

- tipo A: misure legate all'attivazione dei singoli comparti (B, C) e sub-comparti (A0, A1, A2);
- tipo B: monitoraggio degli eventi fieristici aventi durata di più giorni;
- tipo C: monitoraggio degli eventi di breve durata (eventi sportivi, musicali) all'interno del sub-comparto A2.

Nella Tabella 3.1 dell'elaborato "Piano di monitoraggio ambientale" sono riportati i fattori di pressione che verranno monitorati, suddivisi per tipologia di attività prevista (eventi fieristici, eventi ricreativi-sportivi, commerciale, ricettivo, magazzino, altre attività del QF - comparto A0 nei giorni senza manifestazioni).

L'attuazione del Piano di monitoraggio sarà curata da un Responsabile nominato dal proponente, con la funzione di supervisore delle attività delle squadre di campo e del gruppo di lavoro interdisciplinare, nonché una funzione di interfaccia con gli Enti di controllo; si rapporterà inoltre - qualora la tempistica lo richieda - con analoghe figure incaricate per il monitoraggio ambientale di eventuali altre opere/attività che dovessero risultare in sovrapposizione con le attività da monitorare.

Nel corso dell'esecuzione del monitoraggio ambientale, al termine di ciascuna fase relativa ai diversi comparti/sub comparti o edifici, verranno prodotti rapporti periodici contenenti:

- la descrizione delle attività svolte e delle eventuali modifiche introdotte alle attività previste nel PMA;
- la presentazione dei risultati del monitoraggio delle componenti ambientali e degli altri dati/indicatori raccolti;
- il commento dei risultati delle attività di monitoraggio e una loro valutazione in merito al confronto con i limiti normativi vigenti e/o con le previsioni contenute nello Studio di Compatibilità Ambientale;
- l'indicazione di eventuali azioni mitigative da mettere in atto nel caso emergessero impatti significativi indesiderati rispetto a quanto previsto nello Studio di Compatibilità Ambientale.

Nel merito delle singole componenti, è stato proposto quanto segue.

Traffico veicolare

L'obiettivo del monitoraggio del traffico, previsto per le tipologie B e C, è quello di verificare i flussi veicolari sui principali rami della rete stradale, verificando gli incrementi e le principali caratteristiche. Il monitoraggio sarà eseguito attraverso la raccolta dei seguenti dati:

- veicoli in ingresso/uscita dai parcheggi a servizio delle attività fieristiche e ricreative/sportive: dati per giorno ed ora, in ingresso e in uscita dai parcheggi gestiti da

Bologna & Fiera Parking, in occasione delle manifestazioni particolarmente attrattive;

- flussi di traffico rilevati dal sistema automatico comunale: numero di veicoli in transito per direzione, giorno e ora di transito in AO e PO;
- flussi veicolari in ingresso/uscita dal casello autostradale Fiera: numero di veicoli (leggeri e pesanti) in transito per direzione, per giorno e ora di transito in AO e PO;
- flussi veicolari classificati su alcune sezioni stradali dell'ambito territoriale di interesse: rilievi diretti sulle tredici sezioni dei flussi analizzate nello studio del traffico, classificati in veicoli leggeri e pesanti, in transito per direzione di marcia, giorno e ora, in ciascun intervallo di monitoraggio.

Rumore

L'obiettivo del monitoraggio acustico è quello di valutare l'evoluzione del clima acustico con il progredire delle trasformazioni previste. Le modalità di misura (AO e PO) sono distinte a seconda dell'obiettivo del monitoraggio in:

- tipo A: misure legate all'attivazione dei singoli comparti (B, C) e sub-comparti (A0, A1, A2);
- tipo B: monitoraggio degli eventi fieristici aventi durata di più giorni;
- tipo C: monitoraggio degli eventi di breve durata (eventi sportivi, musicali) all'interno del sub-comparto A2.

La definizione delle attività di monitoraggio in fase di realizzazione dei singoli comparti è rinviata alle successive fasi attuative.

Le attività di monitoraggio avranno lo scopo di evidenziare eventuali situazioni critiche che possono richiedere l'adozione di interventi di mitigazione. I ricettori considerati per i monitoraggi post operam saranno gli stessi di quelli monitorati nell'ante operam.

Aria

L'obiettivo del monitoraggio atmosferico, previsto per le tipologie B e C, è quello di valutare la qualità dell'aria, verificando gli eventuali incrementi nel livello di concentrazione degli inquinanti e le eventuali conseguenze sull'ambiente.

Il monitoraggio prevede la raccolta dei dati meteorologici locali e il monitoraggio dei livelli di concentrazione degli inquinanti (NOx, PM10, PM2.5). Il rilievo sarà eseguito con campagne di misura appositamente predisposte, integrando i dati eventualmente disponibili per la rete fissa di monitoraggio della qualità dell'aria comunale. I dati AO e PO/PrO saranno acquisiti per ciascun comparto, collocando la postazione di rilievo (laboratorio mobile) in posizione baricentrica rispetto al comparto o all'insieme dei comparti del PU attivi. Complessivamente sono previsti:

- due periodi di monitoraggio AO-ante operam di tipo B per ciascuno dei Sub comparti A0 e A2 e due di tipo C per il Sub comparto A2;
- due periodi di monitoraggio PrO-per operam di tipo B per ciascuno dei Sub comparti A0 e A2 e due di tipo C per il Sub comparto A2.

Energia

Il PMA prevede di determinare le seguenti grandezze in fase di esercizio/post operam, come

definiti nell'elaborato "PU_SPEC_11":

- Attestato di Prestazione Energetica (APE) e valore dell'indice di prestazione energetica globale espresso in energia primaria non rinnovabile, (E_{pgl}, n_{ren}): al termine dei lavori per ogni singolo edificio/lotto, dovrà essere prodotto Attestato di Prestazione Energetica (APE) o altra documentazione equivalente dalla quale desumere che l'edificio realizzato sia certificato in classe di prestazione energetica non inferiore ad A4 e che il valore dell'indice di prestazione energetica globale espresso in energia primaria non rinnovabile, (E_{pgl}, n_{ren}) sia pari a zero (ZEB);
- impianti FER: al termine dei lavori, dovrà essere indicata la Potenza di Picco in kWp degli impianti FV considerati a servizio di ogni singolo edificio/lotto. Nei 3 anni successivi al termine dei lavori e alla messa in esercizio degli impianti, dovrà essere fornito il dato relativo all'energia elettrica prodotta dai suddetti impianti;
- consumi energetici totali: nei 3 anni successivi alla messa in esercizio degli edifici e dei relativi impianti, dovranno essere monitorati i consumi energetici per vettore energetico (elettrico, termico, teleriscaldamento); il consumo totale dovrà includere, se presente, anche la quota prodotta da sistemi interni e autoconsumata;
- bilancio energetico emissivo: nei 3 anni successivi alla messa in esercizio degli edifici e dei relativi impianti, dovrà essere fornito il bilancio energetico emissivo per ogni singolo vettore utilizzato. Nel caso di lotti/edifici serviti da rete di teleriscaldamento o teleraffrescamento il fattore di emissione dovrà essere fornito dal gestore della rete analogamente a quanto previsto per i fattori di conversione in energia primaria.

Acque superficiali

Il PMA prevede il monitoraggio per questa componente solo nella fase post operam, al fine di controllare e verificare la correttezza di realizzazione e di funzionamento dei dispositivi e delle misure previste nello Studio di Compatibilità Ambientale.

In particolare, per ciascun comparto/sub-comparto, è previsto il controllo in sito delle opere di laminazione realizzate e la verifica dei reali volumi di accumulo utili e dei sistemi di alimentazione e scarico realizzati; per gli edifici e le strutture annesse in ciascun comparto/sub-comparto, è prevista la verifica delle misure costruttive adottate per ridurre il danneggiamento dei beni e delle strutture; per il comparto B si prevede la verifica della realizzazione dei sistemi di prima pioggia a servizio delle aree di deposito rifiuti.

E' previsto inoltre il monitoraggio su:

- corretta installazione di impiantistica idrosanitaria a basso consumo: riduttori di flusso sulle rubinetterie, docce a basso consumo, sistema di irrigazione aree verdi a basso consumo, azionamento delle rubinetterie e degli scarichi WC con flussometri;
- realizzazione di sistemi di recupero delle acque meteoriche provenienti dalle coperture dei nuovi fabbricati da destinare ad usi non potabili interni ed esterni agli edifici;
- misura dei consumi idrici acquedottistici degli edifici dopo i primi 12 mesi di utilizzo.

Suolo e sottosuolo

Il monitoraggio ambientale della componente Suolo sarà effettuato in tutte le aree interessate dalle trasformazioni mediante la realizzazione, ante-operam, di 65 punti di indagine, dai quali

saranno prelevati complessivamente circa 130 campioni di terreno da sottoporre ad analisi chimica di laboratorio per la ricerca dei principali inquinanti (cfr. PU-SPEC-04_Rev01-Piano per la caratterizzazione preliminare della qualità dei terreni).

Valutato che:

- dal punto di vista **progettuale**:

- il livello del progetto in esame è proprio di un intervento urbanistico, per il quale si è reso necessario attivare il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA in quanto l'estensione territoriale è maggiore della soglia di 10 ha prevista dal punto B3.4 della LR 4/2018. In caso di "Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato A.3 o all'allegato B.3 già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato A.3)" dovrà essere attivato un nuovo procedimento ai sensi della LR 4/2018;
- l'esito del presente procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA non esula il proponente dal dover rispettare le prescrizioni contenute negli esiti dell'Accordo di Programma e relativi elaborati facenti parte e a base dell'Accordo;

- dal punto di vista **programmatico**:

- il progetto prevede la riqualificazione e ampliamento del Quartiere Fieristico ridefinendone i confini attuativi, attraverso interventi di addensamento nell'area esistente e di nuova urbanizzazione nel territorio rurale, in variante allo strumento urbanistico generale;
- in particolare l'Accordo di programma, come si evince dalla delibera di Consiglio comunale PG n. 797598 del 27/11/2023:
 - a. ha anche valore di Accordo territoriale, ai sensi dell'art. 58 della LR 24/2017, in quanto costituisce aggiornamento dell'Accordo territoriale del 2002 (che pertanto cesserà di produrre effetti dall'approvazione dell'Accordo di programma), per adeguarne i contenuti ai protocolli che lo hanno seguito e, soprattutto, ai nuovi strumenti di pianificazione entrati in vigore ai sensi della LR 24/2017;
 - b. comporta il superamento del Piano particolareggiato del 2006 come modificato dal PUA del 2015, attualmente ancora vigente anche se pressoché interamente attuato, limitatamente al perimetro di intervento e alla localizzazione della nuova capacità insediativa attribuita dall'accordo, fatta salva la possibilità di inserimento di nuove funzioni che possano essere considerate "a supporto" o "compatibili" con l'attività fieristica, e sostenibili dal punto di vista insediativo;
 - c. risulta in variante al PUG del Comune di Bologna "per conformarne le previsioni alle opere, interventi e programmi di intervento approvati", con effetto esclusivamente per "la disciplina delle aree destinate alla realizzazione delle opere, degli interventi o dei programmi di intervento";
 - d. considerato quanto stabilito dall'art 26 della LR 24/2017, ha i contenuti di accordo operativo/piano attuativo di iniziativa pubblica;
 - e. è conforme al PTM;
- in merito alla verifica di coerenza con gli strumenti di pianificazione comunale, nel

documento “Variante al PUG - Relazione urbanistica e Valsat”, predisposto dal Comune di Bologna per la conclusione dell’Accordo di Programma, è stata eseguita la verifica di coerenza con le strategie e le azioni del PUG e ne è stato descritto sinteticamente il livello di coerenza ed il rispetto delle eventuali prescrizioni;

- nello stesso documento è stato analizzato il sistema dei vincoli e delle tutele, di cui alla Tavola dei Vincoli del PUG, verificando la coerenza e la compatibilità dell’intervento con gli stessi. Sono state esaminate le seguenti tutele:
 - Risorse idriche e assetto idrogeologico;
 - Stabilità dei versanti;
 - Elementi naturali e paesaggistici;
 - Testimonianze storiche e archeologiche;
 - Rischio sismico;

e i seguenti vincoli:

- Infrastrutture, suolo e servitù;
 - Infrastrutture per la navigazione aerea 2;
 - Elettromagnetismo;
- gli esiti delle suddette verifiche sono analizzati nel dettaglio nella trattazione delle specifiche componenti ambientali e le eventuali prescrizioni conseguenti sono riportate nelle condizioni ambientali;
- in data 8 aprile 2024, con delibera di Consiglio comunale PG 244443/2024, è stata adottata la proposta di Variante al PUG, attualmente in regime di salvaguardia ai sensi dell'art. 27 della LR 24/2017, nei termini specificati al punto 0.1k della Disciplina del Piano, che recepisce la proposta di modifica dell'azione specifica *3.3e Fiera di Bologna e Tecnopolo: sviluppare la multifunzionalità dei poli, migliorando le modalità di accesso alle diverse scale già predisposta in sede di accordo di programma.*

- dal punto di vista **ambientale** emergono le considerazioni seguenti.

Mobilità

Come evidenziato nella relazione specialistica, sia nella situazione attuale sia negli scenari analizzati si registrano fenomeni di congestione agli archi di avvicinamento e di ingresso-uscita ai parcheggi, in particolare del parcheggio multipiano Michelino.

Tale situazione conferma ed evidenzia la necessità di:

- favorire un modello di accessibilità alla struttura più sostenibile, con particolare riferimento alla sinergia con i servizi di trasporto pubblico e/o collettivo privato nonché all’accessibilità ciclabile e pedonale;
- migliorare la gestione dell’offerta di sosta, attualmente affidata a Bologna & Fiera Parking.

Nelle simulazioni condotte viene considerato il contributo per la riduzione dei flussi di traffico veicolare derivanti dalla realizzazione della linea tranviaria, in corso di realizzazione.

Tuttavia è necessario che l’intervento concorra agli obiettivi di cui sopra mediante le seguenti azioni che dovranno essere sviluppate, tenendo conto dello schema del Biciplan e dei futuri assetti della zona, in sede di richiesta dei titoli abilitativi:

- completamento del collegamento ciclabile est-ovest tra via Stalingrado e viale Europa, in

- particolare per il tratto mancante da via Zambeccari a Stalingrado;
- individuazione di alcuni passaggi di collegamento ciclabile e pedonale tra la zona a nord e quella a sud della ferrovia;
- integrazione dei servizi per la ciclabilità negli spazi pubblici, dotando di rastrelliere gli spazi più vicini agli accessi del Quartiere fieristico;
- previsione di dotazioni per parcheggio biciclette e spazi minimi per lavoratori che utilizzano la bicicletta, come previsto negli strumenti urbanistici, negli spazi interni al Quartiere;
- garanzia della fruibilità della sosta pubblica, già individuata come dotazione, affidata alla gestione di Bologna & Fiera Parking. Si registra infatti che alcuni parcheggi non risultano disponibili a tutte le utenze ma vengono aperti solo in alcune occasioni.

A maggior dettaglio delle indicazioni di cui sopra, in sede di richiesta dei titoli abilitativi:

- è necessario prevedere opere di moderazione del traffico atte a migliorare le condizioni di sicurezza dell'assetto progettuale proposto, anche nell'ottica di integrare l'assetto viario all'interno della "Città 30";
- per una migliore ricucitura dei percorsi ciclabili e pedonali, dovranno essere approfonditi e ri-studiati i percorsi in funzione di quelli esistenti e in fase di realizzazione, tenendo conto dello schema Biciplan; in particolare è necessario:
 - prevedere un collegamento diretto da via Nuvolari a via Stalingrado con percorso a nord che si connette in prossimità dell'attraversamento posto a Nord del Tecnopolo e con il sottopasso verso il Parco Nord;
 - prevedere un collegamento da via Nuvolari a via Stalingrado con tracciato più a sud che si connetta attraverso il segue numerazioni di via Stalingrado;
 - prevedere la ricucitura della continuità ciclo-pedonale nelle rotatorie di via Zambeccari e Nuvolari;
- prendendo atto che gli schemi elaborati relativi all'accessibilità di progetto sono in linea con quanto previsto nel progetto della Linea Rossa tranviaria, occorrerà attenersi a quanto attuato nell'ambito del progetto della suddetta linea tranviaria e andranno puntualmente sviluppati aspetti di dettaglio per quanto riguarda i punti di connessione tra i due interventi, assicurando la piena coerenza tra gli stessi. Dovrà pertanto essere presentato un cronoprogramma dei lavori per gestire eventuali sovrapposizioni di cantiere, che non dovranno in nessun modo interferire con la tempistica di realizzazione dei lavori della nuova linea tranviaria e inficiare i livelli di servizio della rete stradale interessata dai percorsi di cantiere e dal cantiere medesimo.

Il tratto di strada di via Tazio Nuvolari inglobato nel progetto della fiera potrà essere interdetto alla circolazione solo a completa realizzazione e apertura all'uso pubblico della nuova viabilità di progetto alternativa alla via medesima.

Rumore

Comparando i diversi scenari acustici si rileva che gli eventi fieristici generano un "peso acustico" per il territorio che risulta più significativo per gli edifici scolastici presenti lungo viale Aldo Moro, presso i quali gli "eventi fieristici molto attrattivi" incrementano di circa 1 dBA i superamenti, già esistenti allo stato attuale, dei limiti diurni di I classe. A ogni modo i risultati delle simulazioni evidenziano che le trasformazioni introdotte dal progetto urbano non saranno tali da apportare

modifiche acusticamente significative per i ricettori esistenti.

Si ritiene pertanto necessario attuare un'attività di monitoraggio volto a verificare l'evoluzione del clima acustico a seguito delle trasformazioni in programma su questo quadrante della città, in modo da verificare nel tempo la necessità di eventuali azioni da intraprendere per limitare il possibile peggioramento indotto dagli eventi fieristici. Eventuali mitigazioni acustiche dovranno essere a carico del soggetto proponente.

Al riguardo si prende atto della proposta di monitoraggio avanzata e se ne condividono i principi. Il piano dovrà essere rivalutato, come individuazione dei ricettori da monitorare, al momento della presentazione della prima richiesta di titolo abilitativo, tenendo conto di quale scenario urbanistico si darà attuazione.

Per il periodo notturno è stimato un incremento di rumore maggiore derivato dall'evento sportivo in periodo serale, per il quale il deflusso degli spettatori è atteso oltre le 22.00, ma senza che ciò comporti il superamento dei limiti di rumore per i ricettori esistenti.

In sede di presentazione della richiesta di titolo abilitativo del contenitore che ospiterà gli eventi sportivi/musicali, dovrà essere rivalutata, anche in funzione dell'effettivo assetto che sarà sviluppato per il Quartiere Fieristico, l'incidenza dei flussi di traffico derivanti dagli eventi sportivi e musicali in periodo notturno, verificando le ricadute acustiche sui ricettori esistenti e la necessità di eventuali misure mitigative che dovranno essere attuate dal proponente.

Come dichiarato e valutato nello studio acustico, gli eventi sportivi e musicali in periodo serale/notturno non dovranno avvenire in concomitanza con i grandi eventi fieristici.

In relazione agli eventi musicali presso il comparto A2 non si condivide la scelta di considerare i limiti stabiliti dalla DGR 1197/2020 "Criteri per la disciplina delle attività rumorose temporanee in deroga ai limiti acustici normativi" per i siti occasionali di cui alla tabella B.

Trattandosi di un progetto che va a calarsi su un'area libera e che, pertanto, si presta ad essere ottimizzato anche dal punto di vista acustico, in sede di richiesta di titolo abilitativo dovranno essere individuate delle soluzioni - sia costruttive, sia derivanti dall'adozione di accorgimenti tecnici di sonorizzazione dell'area - che garantiscano il rispetto dei limiti previsti dalla tabella A della citata Delibera.

Per quanto riguarda i ricettori di progetto si rileva che il comparto B, per la prossimità ad importanti infrastrutture di trasporto (autostrada, via Stalingrado), risulta acusticamente critico e, di conseguenza, in sede di richiesta del titolo abilitativo l'insediamento di nuovi edifici deve essere attentamente valutato in funzione della loro sensibilità. Per l'uso ricettivo alberghiero, grazie alla fruizione temporanea da parte degli utenti, è possibile ricorrere alla deroga al rispetto dei limiti assoluti; per quelli direzionali, in cui è invece prevista una fruizione continuativa nel tempo, dovrà essere individuata una soluzione che non preveda la presenza di affacci nei punti esposti a livelli di rumore non conformi ai limiti normativi.

Aria

Dal punto di vista pianificatorio, la proposta di intervento è localizzata in comune di Bologna, classificato ai sensi della DAL 51/2011 e della DGR 362/2012, come area di superamento per il

PM10 e l'NO2. Quindi il progetto in esame, nell'ottica di non aggravio delle emissioni, deve rispettare le condizioni di sostenibilità ambientale previste dal PAIR.

Le elaborazioni svolte evidenziano gli effetti sulla matrice aria a seguito dei nuovi carichi urbanistici indotti dalla realizzazione della proposta progettuale e riferibili principalmente ai volumi di traffico derivanti da visitatori, espositori e fruitori delle attività di nuovo insediamento. Le valutazioni sono relative al primo scenario insediativo, avendo rilevato dalle stime sul traffico veicolare indotto che il secondo scenario insediativo presenta volumi di traffico inferiori.

L'ambito d'intervento si colloca all'interno delle zone di superamento dei valori limite della qualità dell'aria per PM10 e NO₂ dell'agglomerato di Bologna, in un contesto in forte trasformazione (Tecnopolo alla ex Manifattura di via Stalingrado, ex caserma Sani, ex Officine di Casaralta) che concorre alla caratterizzazione dell'area e che viene assunto come riferimento (scenario tendenziale).

Il confronto tra gli scenari futuri e quello attuale mostra una marcata diminuzione degli inquinanti atmosferici, attribuita alla modifica del parco auto circolante previsto dal PAIR che tiene conto dell'evoluzione della normativa, delle limitazioni dei veicoli più inquinanti e della progressiva riduzione delle emissioni in atmosfera consentite.

Lo scenario di progetto presenta un lieve aumento delle emissioni di NO_x, PM10 e PM2.5 rispetto allo scenario tendenziale, in ragione dei flussi veicolari generati. La situazione più impattante risulta quella di giorno prefestivo con contemporaneità di un evento fieristico di media dimensione in concomitanza di concerto o partita. Tale situazione è stimata possa verificarsi al massimo 30 volte nell'arco di un anno e determina incrementi delle emissioni degli inquinanti inferiori al 2%.

Il progetto proposto risulta beneficiare di interventi già previsti sul medio-lungo periodo per il TPL, ma comunque alcune scelte progettuali risultano essere coerenti con le linee di azione del Piano relative all'utilizzo di fonti di energia rinnovabile non emissiva e all'efficientamento dei sistemi di illuminazione.

A scala locale sono attesi ulteriori impatti in fase di cantierizzazione, principalmente dovuti alle attività di demolizione, di movimentazione terra e utilizzo di macchine operatrici. Si possono prevedere, durante queste operazioni, emissione e diffusione di particolato e di gas inquinanti, a cui si aggiungeranno i contributi dovuti al flusso di veicoli pesanti destinati al trasporto, allo smaltimento e all'approvvigionamento dei materiali da e per i cantieri.

Relativamente agli interventi di compensazione si rimanda anche alle indicazioni fornite per la componente Verde.

In sede di richiesta dei titoli abilitativi, al fine di compensare e mitigare gli aumenti emissivi stimati, dovranno essere forniti maggiori approfondimenti in merito alle scelte adottate, attraverso la successiva presentazione di tavole progettuali più dettagliate ed illustrative dei percorsi ciclo-pedonali all'interno dei comparti, della puntuale localizzazione e del calcolo delle postazioni per il parcheggio delle biciclette, eventuali piattaforme dedicate a servizi di sharing mobility.

Nel caso di contemporaneità tra eventi si suggerisce di considerare, nelle giornate coinvolte,

misure di ticketless del TPL.

Acque superficiali

Rete fognaria nera e bianca

La configurazione delle reti fognarie di progetto è coerente con quanto prevede la normativa ed il Regolamento Edilizio.

Sulle reti bianche sono previsti sistemi di laminazione dimensionati secondo l'art. 5 delle norme del PSAI Navile Savena Abbandonato, quindi per l'intera superficie territoriale.

Per la realizzazione dei volumi di laminazione delle aree private, in sede di richiesta dei titoli abilitativi dovrà essere determinato il livello massimo della soggiacenza dell'acquifero sotterraneo in periodi piovosi significativi, al fine di garantire un franco di almeno un metro di suolo/sottosuolo insaturo tra il fondo della vasca e il livello massimo di falda; qualora ciò non fosse verificato, le vasche di laminazione dovranno essere completamente impermeabili (fondo e pareti).

Le portate meteoriche dei vari comparti al Savena Abbandonato sono state verificate e sono risultate sostenibili anche rispetto alla portata massima (1,5 mc/s) attualmente transitabile nello scatolare esistente in corrispondenza del ponte autostradale.

Nell'ambito di ottenimento dei singoli titoli abilitativi si dovrà provvedere a quanto segue:

- verificare la funzionalità e l'adeguatezza del manufatto esistente "botte sifone" in riferimento ai nuovi allacci che saranno realizzati tramite titolo;
- sui collettori principali della nuova rete fognaria pubblica bianca posta in aree verdi (con piano campagna attorno a quota 39-39,50 m s.l.m.), si dovranno prevedere punti di ispezione a quote terreno maggiori di 40.20 m s.l.m.. Per quote inferiori dovranno essere preventivamente definiti e valutati i tiranti idrici all'interno del Savena Abbandonato;
- i percorsi nelle aree verdi esterne ai sistemi di laminazione dovranno essere posti a quote adeguatamente superiori (almeno 1 m) rispetto alle depressioni, al fine di metterle in sicurezza dal rischio di allagamento;
- dovrà essere previsto un idoneo piano di manutenzione e gestione dei sistemi di laminazione, concordando con l'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale tutte le azioni future mirate al mantenimento dell'invarianza idraulica del comparto.
- dovrà essere inoltrata ai competenti uffici di ARPAE specifica domanda di concessione ai sensi della L.R. 7/2004 per i manufatti di scarico sul Savena Abbandonato.

Consumi idrici

Le misure di sostenibilità previste dal progetto consentono per i diversi comparti, ad eccezione del A1 e del B, di ridurre i consumi di acqua potabile garantendo un livello prestazionale di eccellenza, così come richiesto dall'azione 1.2d "Mantenere in alveo le portate naturali e ridurre i prelievi da acque di falda" della Disciplina del PUG per gli interventi urbanistici che prevedono la trasformazione di volumi eccedenti i 20.000 mc.

Per la struttura ricettiva del sub ambito B, nella fase di presentazione del titolo edilizio è necessario implementare le misure di risparmio idrico attualmente previste, al fine di raggiungere il livello prestazionale richiesto.

Nella fase di presentazione del titolo edilizio della struttura ricettiva del comparto A1 si dovrà dimostrare il raggiungimento del livello prestazionale richiesto.

Rischio alluvioni

In via generale, ai fini della riduzione del rischio da alluvioni, si valutano positivamente sia le quote di progetto a cui si attesteranno i piani di calpestio degli edifici nei diversi comparti, generalmente superiori a +40,5 m s.l.m. (comparti B e C), sia l'adozione delle specifiche misure di mitigazione del danno per le persone e le strutture esposte. Una ulteriore caratteristica a favore di sicurezza, in caso di evento alluvionale eccezionale, è rappresentata dalla oggettiva distanza che intercorre tra l'area d'intervento e l'asta del Canale Navile, dai conseguenti effetti di laminazione/barriera indotti dalla presenza del tessuto urbanizzato e delle infrastrutture interposte e dal fatto che il Savena Abbandonato inizia il suo corso a cielo aperto proprio in corrispondenza dell'area in esame.

Si ritiene tuttavia necessario, perseguendo il criterio di maggior cautela, che nella documentazione progettuale da presentare per i successivi titoli abilitativi sia fornita una stima del possibile livello del tirante idrico locale derivante da eventi di piena eccezionale con tempi di ritorno paragonabili a quelli definiti dallo scenario di pericolosità individuato dal PGRA (P2 - alluvioni poco frequenti - Tr 100-200 anni), al fine di definire l'effettivo franco di sicurezza a cui si attesteranno i piani di calpestio degli edifici di progetto, avendo cura di riferire le quote di progetto ai capisaldi altimetrici utilizzate dallo PSAI.

Suolo e sottosuolo

La documentazione presentata risulta sufficiente per le valutazioni proprie del procedimento di screening.

L'eventuale impatto dovuto alla presenza di materiali di riporto non conformi al test di cessione dovrà essere valutato secondo la proposta metodologica formulata da ISPRA, sulla base di più linee di evidenza tra le quali, ad esempio:

- stato qualitativo delle acque sotterranee;
- stato qualitativo dei terreni sottostanti i materiali di riporto (correlazione tra concentrazione di inquinanti nelle diverse matrici);
- valutazione del rischio per le acque sotterranee a partire dai dati di concentrazione nell'eluato;
- soggiacenza della falda e verifica del franco con il materiale di riporto;
- presenza di strati a bassa permeabilità tra il materiale di riporto e gli acquiferi ad esso sottesi.

In sede di richiesta dei titoli abilitativi degli edifici e delle opere di urbanizzazione, dovrà essere rendicontato il bilancio scavi-riporti in riferimento al DPR 120/2017.

Energia

La documentazione presentata contiene un primo bilancio energetico ed emissivo derivante dall'attuazione della proposta di progetto. In questa fase progettuale sono state fornite delle stime di massima delle emissioni climalteranti dovute ai consumi di energia indotti dal nuovo insediamento e la descrizione/quantificazione delle azioni di mitigazione con impianti solari. Vengono inoltre quantificate le emissioni da sorgenti mobili e la capacità di assorbimento del verde di progetto. Le valutazioni svolte dovranno essere affinate nelle successive fasi di approfondimento, a livello di progettazione edilizia ed impiantistica di dettaglio.

L'intervento determinerà impatti sia di natura diretta legate ai fabbisogni energetici sia impatti indiretti dovuti alle emissioni di inquinanti legate fondamentalmente al traffico veicolare indotto da visitatori, espositori e fruitori delle attività di nuovo insediamento.

La progettazione energetica degli interventi, basata su sistemi alimentati da fonti rinnovabili (pannelli fotovoltaici, pompe di calore aria/acqua), involucri edilizi ad elevate prestazioni, apparecchi di illuminazione a LED, oltre agli assorbimenti determinati dal verde di nuovo impianto e dalle ulteriori misure di mitigazione adottate, consentono di poter definire il complesso oggetto di intervento - nella sua configurazione finale - quale "distretto ad energia positiva" (PED), autosufficiente dal punto di vista energetico e ad emissioni zero di CO₂ ed in grado di produrre un surplus di energia da reimmettere in rete, in accordo con quanto prescritto dagli strumenti di pianificazione comunale.

La piena sostenibilità dell'intervento è tuttavia legata alla necessità, nelle successive fasi progettuali di richiesta dei titoli abilitativi, di implementare nel progetto i seguenti aspetti:

- considerare l'installazione di sistemi combinati impianto fotovoltaico-tetto verde, dove tecnicamente possibile, allo scopo di massimizzare la potenza fotovoltaica installata sugli edifici e mirare a raggiungere l'indipendenza energetica per singolo fabbricato;
- analogamente a quanto fatto per gli altri comparti, calcolare una stima energetica provvisoria anche per il Sub-comparto A0, sulla scorta delle ipotesi di ri-funzionalizzazione degli spazi esistenti. Dovrà inoltre essere indagata la possibilità di un'ottimizzazione energetica anche di questo sub-comparto e l'installazione di pannelli fotovoltaici.

Rilevato inoltre che l'ipotesi di utilizzo dei coperti del padiglione 16/18 e del grande parcheggio multipiano Michelino per l'installazione di impianti fotovoltaici aggiuntivi necessari al raggiungimento delle caratteristiche ZED del comparto non è definitiva, si suggerisce comunque di indagare la fattibilità amministrativa/gestionale di utilizzo del parcheggio Michelino rispetto ad altre progettualità in corso per l'edificio in esame e, in caso di impossibilità, prevedere l'installazione della potenza necessaria presso altri padiglioni della Fiera.

In fase di presentazione dei titoli abilitativi, per gli edifici non autosufficienti dal punto di vista energetico dovrà essere calcolata anche la quota di fotovoltaico necessaria alla compensazione della quota prelevata dalla rete e dovrà essere progettato e realizzato il corrispondente impianto FV, considerando anche la possibilità di utilizzare ulteriori edifici esistenti nel polo fieristico e le aree di parcheggio.

Verde

Il progetto del verde prevede la realizzazione di due parchi pubblici fruibili, di cui quello di maggiori dimensioni (circa 80.000 mq) riveste anche un importante ruolo di mitigazione verso l'infrastruttura autostradale tramite la realizzazione di una fascia boscata.

Il grande parco (North Pole Park) è previsto in parte sull'area che sarà occupata dal campo base del cantiere per l'allargamento del sistema tangenziale-autostrada, e che a fine lavori ASPI dovrà restituire con le stesse caratteristiche che aveva *ante operam* (permeabilità, superfici boscate...) come da prescrizione del relativo decreto di VIA.

Si concorda con l'approccio conservativo dell'ambiente perifluviale intorno all'area del Savena

abbandonato e con la proposta di aumentare delle aree boscate appunto nella zona a maggior valore ecologico-ambientale.

Il progetto prevede un buon numero di nuovi alberi (700) e 3.000 piante a portamento arboreo-arbustivo, con il corretto impiego di specie esclusivamente autoctone per le aree più naturali (le isole biotiche) e l'inserimento di qualche specie più ornamentale per le zone a parco fruibile. Si concorda anche con la progettazione di un'ampia area ribassata con l'intento di raccogliere le acque piovane delle aree pubbliche, connotandola come elemento di forza sia dal punto di vista paesaggistico sia da quello ecologico e microclimatico.

Nelle diverse fasi progettuali si dovrà sempre dare dimostrazione del rispetto di quanto previsto dal Regolamento comunale del Verde. In particolare si ricorda che, escluse le aree a bosco per cui si rimanda ai capoversi successivi, in ogni fase progettuale e realizzativa si dovrà quantificare il numero degli abbattimenti e dei relativi reimpianti arborei, in rapporto di almeno 1:2, e che non è prevista la possibilità di abbattere alberi di grande rilevanza per motivi edilizi.

Per la progettazione esecutiva dei parchi pubblici, con la definizione dei percorsi, dei materiali, degli arredi, dell'illuminazione, della composizione specifica degli impianti arborei e arbustivi, dei dovuti impianti di irrigazione e degli accordi manutentivi per la gestione delle aree, le scelte dovranno essere concordate con l'Amministrazione Comunale.

La progettazione del verde dovrà garantire che la composizione delle specie vegetali da impiegare sia polispecifica, privilegiando specie autoctone, ad impollinazione entomofila e con ottime performance ambientali in termini di trattenimento di polveri sottili, assorbimento di inquinanti gassosi e stoccaggio di CO₂. La scelta dovrà tenere conto dei cambiamenti climatici in atto, con impiego di piante resistenti alla siccità e alle alte temperature estive; dovranno comunque essere previsti impianti di irrigazione per tutte le piante. La progettazione dei parchi e dei parcheggi dovrà inoltre seguire le tecniche di drenaggio urbano (SUDS). Tutti i nuovi parcheggi dovranno essere ombreggiati prevedendo 1 albero ogni 3 stalli auto, le aiuole dovranno rispettare le dimensioni minime previste dal Regolamento del Verde e dal RE e in generale dovranno essere progettati secondo i dettami dell'art. 38 del Regolamento Edilizio (pavimentazioni permeabili o semipermeabili, preferibilmente inerbite e con pendenze e accorgimenti tali da favorire il drenaggio delle acque nel sottosuolo e -se presenti- in aiuole e spazi verdi contigui).

La fascia boscata di mitigazione, prevista in progetto lungo il confine con l'asse autostrada-tangenziale, dovrà avere una profondità minima di 20 metri, con l'impiego di specie rustiche, autoctone e con fitti sestri di impianto, da diradarsi nel tempo.

In generale tutti i terreni da cedere all'Amministrazione come superfici a verde dovranno essere conformi rispetto ai valori di Concentrazione Soglia di Contaminazione (CSC) della colonna A (siti a verde/residenziale) della Tab. 1 All. 5 del Titolo 5 Parte IV del D.lgs. 152/2006; il riutilizzo del suolo e terreno escavato presso il sito dovrà avvenire rispettandone il profilo e la strutturazione, destinando allo strato superficiale i primi 0,60 m circa di suolo escavato, al fine di conservarne le principali funzionalità fisiche, chimiche ed ecologiche.

Per quanto riguarda l'esistenza di aree forestali ai sensi del Decreto legislativo 34/2018, per il

comparto A2 le aree a bosco da trasformare sono pari a 1,65 ha, e il progetto ne prevede la compensazione con la realizzazione di nuove superfici a bosco in quantità doppia (pari quindi a 3,46 ha) nella zona contigua al corridoio ecologico fluviale del Savena abbandonato; per l'esatta ubicazione degli interventi di reimpianto, il progetto dovrà coordinarsi con quello di rimessa in pristino dei cantieri ASPI, in modo che le nuove aree forestali di compensazione non si sovrappongano. La trasformazione e la relativa compensazione, ai sensi delle norme nazionali e regionali, dovrà essere approvata con autorizzazione paesaggistica.

Nel comparto B, ovvero nella zona a ovest di via Zambeccari, è cresciuta nel tempo una vegetazione spontanea che per estensione e copertura ha ormai le caratteristiche di cui alla definizione di bosco (art. 3 e 4 del D.lgs. 34/2018); come le aree del Comparto A, anche le aree del Comparto B potranno essere trasformate solo a valle della ricognizione delle aree boscate esistenti, la loro quantificazione areale e la dovuta autorizzazione paesaggistica con relativa compensazione, ai sensi della DGR 1734/2023.

Elettromagnetismo

Alte Frequenze

- Gli impianti di telefonia cellulare e le antenne Radio-Tv risultano verificati rispetto alle distanze previste dal DPCM 08/07/2003;
- nella documentazione non si fa riferimento alla compatibilità degli interventi con l'elevata densità di Stazioni Radio Base, presenti in particolare nel sub comparto A (già con limitazioni all'uso in alcune parti degli edifici esistenti); nella fase di richiesta dei titoli abilitativi dovrà pertanto essere verificata la compatibilità dei nuovi edifici e dei nuovi usi degli edifici esistenti con la configurazione delle antenne presenti in quel momento.

Basse Frequenze

- in riferimento alle nuove cabine di trasformazione MT/BT e allo spostamento di linee esistenti MT, le linee di media tensione interrate dovranno essere del tipo elicordato con sezione massima di 185 mmq, in base alla DGR 2088/2013 per avere una DPA che non fuoriesca dalla pavimentazione calpestabile per interramenti di almeno 1 metro sull'estradosso superiore dei cavi a singola terna.

Piano di Monitoraggio Ambientale

Mobilità

Il piano di monitoraggio propone i fattori di pressione da monitorare per ciascuna tipologia di attività prevista e alcuni dati di seguito riportati per l'analisi del traffico veicolare.

Si condivide la raccolta dei dati relativa agli ingressi e all'accessibilità delle attività (es Numero di visitatori in ingresso per giorno e ora, Mezzo utilizzato per raggiungere l'evento, ecc), nonché la verifica dei flussi veicolari sui principali rami della rete stradale, con riferimento agli incrementi e le principali caratteristiche. Il monitoraggio sarà eseguito attraverso:

- veicoli in ingresso/uscita dai parcheggi a servizio delle attività fieristiche e ricreative/sportive: dati per giorno ed ora, in ingresso e in uscita dai parcheggi gestiti da Bologna & Fiera Parking, in occasione delle manifestazioni particolarmente attrattive;
- flussi di traffico rilevati dal sistema automatico comunale: numero di veicoli in transito per direzione, giorno e ora di transito in AO e PO;

- flussi veicolari in ingresso/uscita dal casello autostradale Fiera: numero di veicoli (leggeri e pesanti) in transito per direzione, per giorno e ora di transito in AO e PO;
- flussi veicolari classificati su alcune sezioni stradali dell'ambito territoriale di interesse: rilievi diretti sulle tredici sezioni dei flussi analizzate nello studio del traffico, classificati in veicoli leggeri e pesanti, in transito per direzione di marcia, giorno e ora, in ciascun intervallo di monitoraggio.

Rumore

Si prende atto della proposta di monitoraggio avanzata e se ne condividono i principi.

Il piano dovrà essere rivalutato, come individuazione dei ricettori da monitorare, al momento della presentazione della prima richiesta di titolo abilitativo, tenendo conto di quale scenario urbanistico si darà attuazione.

Aria

Si condivide la proposta di monitoraggio presentata e si prescrive che nelle successive fasi di richiesta dei titoli abilitativi siano puntualmente definite, anche in accordo con Arpa, le postazioni di monitoraggio, la durata, le modalità di rendicontazione.

A tal fine potranno essere considerati anche i dati derivanti dalle attività di monitoraggio che interessano le diverse progettualità previste nelle aree limitrofe al contesto d'intervento (Tecnopolo, Linea Rossa tramviaria, Passante di Bologna), in maniera da ottimizzare la raccolta dei dati senza generare inutili ridondanze.

Energia

Si condivide il Piano di monitoraggio proposto.

Acque superficiali

Il monitoraggio delle acque superficiali deve essere esteso anche alla fase di cantierizzazione, in particolare per il comparto A1 e per la realizzazione delle opere di urbanizzazione, al fine di valutare eventuali interferenze quali-quantitative sul Savena Abbandonato.

Nelle successive fasi di richiesta dei titoli abilitativi degli interventi che potenzialmente interferiscono con il Savena Abbandonato, dovrà essere presentata un'adeguata proposta di monitoraggio quali-quantitativo del corso d'acqua da predisporre in funzione delle tipologie degli interventi e della successione temporale con cui saranno realizzati.

Rispetto agli elementi proposti nel PMA, ad eccezione della "misura dei consumi idrici acquedottistici degli edifici dopo i primi 12 mesi di utilizzo", gli altri elementi saranno valutati nell'ambito delle verifiche previste per il rilascio dei titoli edilizi.

Suolo e sottosuolo

Si concorda con il monitoraggio proposto per la caratterizzazione preliminare della qualità dei terreni).

Visti:

- i criteri pertinenti per la verifica di assoggettabilità a VIA indicati nell'Allegato V alla Parte II del

Ritenuto che:

- dall'esame istruttorio sul progetto, sulla base della documentazione presentata, dei pareri pervenuti, dei pareri depositati in sede di Conferenza dei Servizi preliminare per l'Accordo di Programma, effettuata una attenta valutazione del progetto su base ambientale e territoriale, non emergono elementi che possano far prevedere effetti negativi significativi sull'ambiente;

DECIDE

di escludere il progetto dall'ulteriore procedimento di VIA ai sensi della LR 4/2018 e del DLgs 152/06, nel rispetto delle condizioni ambientali di seguito elencate.

Le condizioni ambientali sono organizzate per componenti ambientali e sono indicate la fase temporale entro cui devono essere ottemperate e l'Ente incaricato alla verifica di ottemperanza.

Mobilità

L'intervento dovrà concorrere agli obiettivi di:

- favorire un modello di accessibilità alla struttura più sostenibile, con particolare riferimento alla sinergia con i servizi di trasporto pubblico e/o collettivo privato nonché all'accessibilità ciclabile e pedonale;
- migliorare la gestione dell'offerta di sosta, attualmente affidata a Bologna & Fiera Parking; mediante le seguenti azioni che dovranno essere sviluppate, tenendo conto dello schema del Biciplan e dei futuri assetti della zona, in sede di richiesta dei titoli abilitativi:
 - completamento del collegamento ciclabile est-ovest tra via Stalingrado e viale Europa, in particolare per il tratto mancante da via Zambeccari a Stalingrado;
 - individuazione di alcuni passaggi di collegamento ciclabile e pedonale tra la zona a nord e quella a sud della ferrovia;
 - integrazione dei servizi per la ciclabilità negli spazi pubblici, dotando di rastrelliere gli spazi più vicini agli accessi del Quartiere fieristico;
 - previsione di dotazioni per parcheggio biciclette e spazi minimi per lavoratori che utilizzano la bicicletta, come previsto negli strumenti urbanistici, negli spazi interni al Quartiere;
 - garanzia della fruibilità della sosta pubblica, già individuata come dotazione, affidata alla gestione di Bologna & Fiera Parking. Si registra infatti che alcuni parcheggi non risultano disponibili a tutte le utenze ma vengono aperti solo in alcune occasioni.

A maggior dettaglio delle indicazioni di cui sopra, in sede di richiesta dei titoli abilitativi:

- è necessario prevedere opere di moderazione del traffico atte a migliorare le condizioni di sicurezza dell'assetto progettuale proposto, anche nell'ottica di integrare l'assetto viario all'interno della "Città 30";
- per una migliore ricucitura dei percorsi ciclabili e pedonali, dovranno essere approfonditi e ri-studiati i percorsi in funzione di quelli esistenti e in fase di realizzazione, tenendo conto dello schema Biciplan; in particolare è necessario:
 - prevedere un collegamento diretto da via Nuvolari a via Stalingrado con percorso a

nord che si connette in prossimità dell'attraversamento posto a Nord del Tecnopolo e con il sottopasso verso il Parco Nord;

- prevedere un collegamento da via Nuvolari a via Stalingrado con tracciato più a sud che si connetta attraverso il "segue numerazione" di via Stalingrado;
- prevedere la ricucitura della continuità ciclo-pedonale nelle rotatorie di via Zambeccari e Nuvolari;
- prendendo atto che gli schemi elaborati relativi all'accessibilità di progetto sono in linea con quanto previsto nel progetto della Linea Rossa tranviaria, occorrerà attenersi a quanto attuato con la suddetta linea tranviaria e andranno puntualmente sviluppati aspetti di dettaglio per quanto riguarda i punti di connessione tra i due interventi, assicurando la piena coerenza tra gli stessi. Dovrà pertanto essere presentato un cronoprogramma dei lavori per gestire eventuali sovrapposizioni di cantiere, che non dovranno in nessun modo interferire con la tempistica di realizzazione dei lavori della nuova linea tranviaria e inficiare i livelli di servizio della rete stradale interessata dai percorsi di cantiere e dal cantiere medesimo.

Il tratto di strada di via Tazio Nuvolari inglobato nel progetto della fiera potrà essere interdetto alla circolazione solo a completa realizzazione e apertura all'uso pubblico della nuova viabilità di progetto alternativa alla via medesima.

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

Rumore

In sede di presentazione della richiesta di titolo abilitativo del contenitore che ospiterà gli eventi sportivi/musicali dovrà essere rivalutata, anche in funzione dell'effettivo assetto che sarà sviluppato per il Quartiere Fieristico, l'incidenza dei flussi di traffico derivanti dagli eventi sportivi e musicali in periodo notturno, verificando le ricadute acustiche sui ricettori esistenti e la necessità di eventuali misure mitigative che dovranno essere attuate dal proponente.

Come dichiarato e valutato nello studio acustico, gli eventi sportivi e musicali in periodo serale/notturno non dovranno avvenire in concomitanza con i grandi eventi fieristici.

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

Nella progettazione degli edifici direzionali previsti nel comparto B, vista la prossimità ad importanti infrastrutture di trasporto (autostrada, via Stalingrado), dovrà essere individuata una soluzione architettonica che non preveda la presenza di affacci nei punti esposti a livelli di rumore non conformi ai limiti normativi.

Per l'uso ricettivo alberghiero, grazie alla fruizione temporanea da parte degli utenti, è possibile ricorrere alla deroga al rispetto dei limiti assoluti; per quelli direzionali, in cui è invece prevista una fruizione continuativa nel tempo, dovrà essere individuata una soluzione che non preveda la presenza di affacci nei punti esposti a livelli di rumore non conformi ai limiti normativi.

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

Nelle successive fasi progettuali dovranno essere individuate, per gli spazi destinati allo svolgimento di eventi musicali, delle soluzioni - sia costruttive, sia derivanti dall'adozione di accorgimenti tecnici di sonorizzazione dell'area - che garantiscano il rispetto dei limiti previsti dalla tabella A della DGR 1197/2020.

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

Il piano di monitoraggio dovrà essere rivalutato, come individuazione dei ricettori da indagare, al momento della presentazione della prima richiesta di titolo abilitativo, tenendo conto di quale scenario urbanistico si darà attuazione.

Eventuali mitigazioni acustiche dovranno essere a carico del soggetto proponente.

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna, Arpae, Ausl.

Aria

In sede di richiesta dei titoli abilitativi, al fine di compensare e mitigare gli aumenti emissivi stimati, dovranno essere forniti maggiori approfondimenti in merito alle scelte adottate, attraverso la successiva presentazione di tavole progettuali più dettagliate ed illustrative dei percorsi ciclo-pedonali all'interno dei comparti, della puntuale localizzazione e del calcolo delle postazioni per il parcheggio delle biciclette, eventuali piattaforme dedicate a servizi di sharing mobility.

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

Nelle successive fasi di richiesta dei titoli abilitativi dovranno essere puntualmente definite, anche in accordo con Arpae, le postazioni di monitoraggio, la durata, le modalità di rendicontazione.

A tal fine potranno essere considerati anche i dati derivanti dalle attività di monitoraggio che interessano le diverse progettualità previste nelle aree limitrofe al contesto d'intervento (Tecnopolo, Linea Rossa tramviaria, Passante di Bologna), in maniera da ottimizzare la raccolta dei dati senza generare inutili ridondanze.

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna, Arpae.

Nel caso di contemporaneità tra eventi si suggerisce di considerare, nelle giornate coinvolte, misure di ticketless del TPL.

Acque superficiali

Rete fognaria nera e bianca

Per i volumi di laminazione delle aree private, in sede di richiesta dei titoli abilitativi dovrà essere verificata puntualmente la soggiacenza dell'acquifero sotterraneo, in periodi piovosi significativi, al fine di determinarne il livello massimo. Ove non fosse possibile verificare la presenza di almeno un metro di suolo/sottosuolo insaturo dal fondo della vasca al livello massimo delle acque sotterranee, le vasche di laminazione dovranno essere impermeabilizzate (fondo e pareti).

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

Nell'ambito di ottenimento dei titoli abilitativi si dovrà provvedere a quanto segue:

- allegare gli esiti della verifica della funzionalità ed adeguatezza del manufatto esistente "botte sifone";

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

- sui collettori principali della nuova rete fognaria pubblica bianca posta in aree verdi (con piano campagna attorno a quota 39-39,50 m s.l.m.), si dovranno prevedere punti di ispezione a quote terreno maggiori di 40.20 m s.l.m.. Per quote inferiori dovranno essere preventivamente definiti e valutati i tiranti idrici all'interno del Savena Abbandonato;

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

- i percorsi nelle aree verdi esterne ai sistemi di laminazione dovranno essere posti a quote adeguatamente superiori rispetto alle depressioni, al fine di metterle in sicurezza dal rischio di allagamento;

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

- dovranno essere concordate con l'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale tutte le azioni future mirate al mantenimento dell'invarianza idraulica del comparto ed in particolare dovrà essere previsto un opportuno piano di manutenzione e gestione dei sistemi di laminazione;

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Agenzia regionale per la sicurezza territoriale.

- dovrà essere inoltrata ai competenti uffici di ARPAE specifica domanda di concessione ai sensi della L.R. 7/2004;

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Agenzia regionale per la sicurezza territoriale.

Consumi idrici

Per la struttura ricettiva del sub ambito B, nella fase di presentazione del titolo edilizio, è necessario implementare le misure di risparmio idrico attualmente previste al fine di raggiungere il livello prestazionale richiesto.

Nella fase di presentazione del titolo edilizio della struttura ricettiva del comparto A1, si dovrà dimostrare il raggiungimento del livello prestazionale richiesto.

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

Rischio alluvioni

Perseguendo il criterio di maggior cautela, nella documentazione progettuale da presentare per i titoli abilitativi dovrà essere fornita una stima del possibile livello del tirante idrico locale derivante

da eventi di piena eccezionale con tempi di ritorno paragonabili a quelli definiti dallo scenario di pericolosità individuato dal PGRA (P2 - alluvioni poco frequenti - Tr 100-200 anni), al fine di definire l'effettivo franco di sicurezza a cui si attesteranno i piani di calpestio degli edifici di progetto, avendo cura di riferire le quote di progetto ai capisaldi altimetrici utilizzate dallo PSAI.

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

Suolo e sottosuolo

Il possibile impatto dovuto all'eventuale presenza di materiali di riporto non conformi al test di cessione dovrà essere valutato secondo le Linee Guida per la Gestione del Materiale di Riporto nei siti oggetto di Procedimento di Bonifica elaborata da ISPRA.

Fase della verifica di ottemperanza: eventuali procedimenti di bonifica dei siti contaminati (Parte IV, Titolo V del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Arpae.

In sede di richiesta dei titoli abilitativi degli edifici e delle opere di urbanizzazione, dovrà essere rendicontato il bilancio scavi-riporti in riferimento al DPR 120/2017.

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

Il piano di indagine preliminare di suolo sottosuolo ed acque sotterranee sull'intera superficie degli ambiti oggetto d'intervento dovrà essere svolto in contraddittorio con Arpae (APAM Distretto Urbano) nel rispetto delle modalità operative indicate nel parere di competenza espresso nell'ambito della Conferenza dei Servizi relativa all'Accordo di Programma.

La realizzazione degli interventi sarà comunque vincolata al rispetto delle prescrizioni delle eventuali procedure di bonifica.

Fase della verifica di ottemperanza: anticipatamente alla richiesta dei singoli titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Arpae.

Verde

Nelle diverse fasi progettuali relative alla richiesta dei titoli abilitativi si dovrà sempre dare dimostrazione del rispetto di quanto previsto dal Regolamento comunale del Verde. In particolare si ricorda che, escluse le aree a bosco per le quali valgono prescrizioni specifiche, in ogni fase progettuale e realizzativa si dovrà quantificare il numero degli abbattimenti e dei relativi reimpianti arborei, in rapporto di almeno 1:2, e che non è prevista la possibilità di abbattere alberi di grande rilevanza per motivi edilizi.

Per la progettazione esecutiva dei parchi pubblici, con la definizione dei percorsi, dei materiali, degli arredi, dell'illuminazione, della composizione specifica degli impianti arborei e arbustivi, dei dovuti impianti di irrigazione e degli accordi manutentivi per la gestione delle aree, le scelte dovranno essere concordate con l'Amministrazione Comunale.

La progettazione del verde dovrà garantire che la composizione delle specie vegetali da impiegare sia polispecifica, privilegiando specie autoctone, ad impollinazione entomofila e con ottime

performance ambientali in termini di trattenimento di polveri sottili, assorbimento di inquinanti gassosi e stoccaggio di CO₂. La scelta dovrà tenere conto dei cambiamenti climatici in atto, con impiego di piante resistenti alla siccità e alle alte temperature estive; dovranno comunque essere previsti impianti di irrigazione per tutte le piante. La progettazione dei parchi e dei parcheggi dovrà inoltre seguire le tecniche di drenaggio urbano (SUDS). Tutti i nuovi parcheggi dovranno essere ombreggiati prevedendo 1 albero ogni 3 stalli auto, le aiuole dovranno rispettare le dimensioni minime previste dal Regolamento del Verde e dal RE e in generale dovranno essere progettati secondo i dettami dell'art. 38 del Regolamento Edilizio (pavimentazioni permeabili o semipermeabili, preferibilmente inerbite e con pendenze e accorgimenti tali da favorire il drenaggio delle acque nel sottosuolo e -se presenti- in aiuole e spazi verdi contigui).

La fascia boscata di mitigazione, prevista in progetto lungo il confine con l'asse autostrada-tangenziale, dovrà avere una profondità minima di 20 metri, con l'impiego di specie rustiche, autoctone e con fitti sestri di impianto, da diradarsi nel tempo.

In generale tutti i terreni da cedere all'Amministrazione come superfici a verde dovranno essere conformi rispetto ai valori di Concentrazione Soglia di Contaminazione (CSC) della colonna A (siti a verde/residenziale) della Tab. 1 All.5 del Titolo 5 Parte IV del D.lgs. 152/2006; il riutilizzo del suolo e terreno escavato presso il sito dovrà avvenire rispettandone il profilo e la strutturazione, destinando allo strato superficiale i primi 0,60 m circa di suolo escavato, al fine di conservarne le principali funzionalità fisiche, chimiche ed ecologiche.

Per l'esatta ubicazione degli interventi di reimpianto delle nuove superfici a bosco previste a compensazione, il progetto dovrà coordinarsi con quello di rimessa in pristino dei cantieri ASPI, in modo che le nuove aree forestali di compensazione non si sovrappongano. La trasformazione e la relativa compensazione, ai sensi delle norme nazionali e regionali, dovrà essere approvata con autorizzazione paesaggistica.

Nel comparto B, ovvero nella zona a ovest di via Zambeccari, è cresciuta nel tempo una vegetazione spontanea che per estensione e copertura ha ormai le caratteristiche di cui alla definizione di bosco (art. 3 e 4 del D.lgs. 34/2018); come le aree del Comparto A, anche le aree del Comparto B potranno essere trasformate solo a valle della ricognizione delle aree boscate esistenti, la loro quantificazione areale e la dovuta autorizzazione paesaggistica con relativa compensazione, ai sensi della DGR 1734/2023.

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi.

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

Energia

Nelle successive fasi progettuali di richiesta dei titoli abilitativi, i progetti degli interventi dovranno sviluppare i seguenti aspetti:

- considerare l'installazione di sistemi combinati impianto fotovoltaico-tetto verde, dove tecnicamente possibile, allo scopo di massimizzare la potenza fotovoltaica installata sugli edifici e mirare a raggiungere l'indipendenza energetica per singolo fabbricato;

- analogamente a quanto fatto per gli altri comparti, calcolare una stima energetica provvisoria anche per il Sub-comparto A0, sulla scorta delle ipotesi di ri-funzionalizzazione degli spazi esistenti. Dovrà inoltre essere indagata la possibilità di un'ottimizzazione energetica anche di questo sub-comparto e l'installazione di pannelli fotovoltaici;
- come proposto nello Studio di compatibilità ambientale, dovranno essere affinate le stime di CO2 equivalente per ciascun fabbricato.

In fase di presentazione dei titoli abilitativi, per gli edifici non autosufficienti dal punto di vista energetico dovrà essere calcolata anche la quota di fotovoltaico necessaria alla compensazione della quota prelevata dalla rete e dovrà essere progettato e realizzato il corrispondente impianto FV, considerando anche la possibilità di utilizzare ulteriori edifici esistenti nel polo fieristico e le aree di parcheggio.

Fase della verifica di ottemperanza: richiesta dei titoli abilitativi;

Ente competente alla verifica di ottemperanza: Comune di Bologna.

Rilevato inoltre che l'ipotesi di utilizzo dei coperti del padiglione 16/18 e del grande parcheggio multipiano Michelino per l'installazione di impianti fotovoltaici aggiuntivi necessari al raggiungimento delle caratteristiche PED del comparto non è definitiva, si suggerisce comunque di indagare sin da subito la fattibilità amministrativa/gestionale di utilizzo del parcheggio Michelino rispetto ad altre progettualità in corso per l'edificio in esame e, in caso di impossibilità, prevedere l'installazione della potenza necessaria presso altri padiglioni della Fiera.

DECIDE inoltre:

- che il livello del progetto in esame è proprio di un intervento urbanistico, per il quale si è reso necessario attivare il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA in quanto l'estensione territoriale è maggiore della soglia di 10 ha prevista dal punto B3.4 della LR 4/2018. In caso di "Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato A.3 o all'allegato B.3 già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato A.3)" dovrà essere attivato un nuovo procedimento ai sensi della LR 4/2018;
- che l'esito del presente procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA non esula il proponente dal dover rispettare le prescrizioni contenute negli esiti dell'Accordo di Programma e relativi elaborati facenti parte e a base dell'Accordo;
- che il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere consegnato all'Amministrazione rispettando le modalità di gestione e consegna proposte e recependo le specifiche indicate per ogni singola componente;
- che l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto è 10 anni; decorso tale periodo senza che il progetto sia stato realizzato, il provvedimento di screening dovrà essere reiterato, fatto salvo il rilascio, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;
- di trasmettere copia della presente determina al proponente Bolognafiere S.p.A. e agli Enti territorialmente interessati;
- di pubblicare, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURERT e, integralmente, sul sito web del Comune di Bologna;

- di rendere noto che contro il presente provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro sessanta giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni; entrambi i termini decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT;
- di dare atto che la non ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA sarà soggetta a diffida e ad eventuale sanzione, ai sensi dell'art. 29 del DLgs 152/2006.