

REGIONE FERRARA - PROVINCIA DI FERRARA

Comune di Ferrara

"Potenziamento di un distributore carburanti stradale esistente con aggiunta di un impianto di distribuzione metano GNC alimentato da condotta in Via Modena, 112", nel comune di Ferrara.

Documento di VAL.S.A.T.

RAPPORTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

ai sensi dell'art.12 comma 1 D.Lgs.152/2006 e S.m.i.
e dell'art.18 L.R.24/2017 e S.m.i.

COMMITTENTE: **OIL ITALIA S.R.L.**

Sede legale: via Della Mendola, 21 39100 Bolzano (BZ)



PROGETTAZIONE: **DBA Progetti**

Viale Felissent, 20/D – 31015 Villorba (TV)



Ferrara, 27/04/2020

dott.for.amb. Cristian Frassinelli

INDICE

1	PREMESSA	3
1.1	ARGOMENTO E MOTIVAZIONI DEL RAPPORTO AMBIENTALE	3
1.2	SOGGETTO PROPONENTE	3
1.3	REDATTORE DOCUMENTO VAL.S.A.T.	3
2	CONTESTO NORMATIVO DELLA VAS – VAL.S.A.T.	4
2.1	QUADRO NORMATIVO	4
2.2	STRUTTURA DEL DOCUMENTO DI VAL.S.A.T.	6
3	DESCRIZIONE DELLA VARIANTE URBANISTICA	7
3.1	INQUADRAMENTO GENERALE DELL'AREA	7
3.2	DESCRIZIONE DELL'AREA DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI ESISTENTE	9
3.2.1	COMPOSIZIONE PETROLIFERA ESISTENTE	10
3.3	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	10
3.3.1	COMPOSIZIONE PETROLIFERA FINALE	11
3.3.2	DATI GEOMETRICI DELL'IMMOBILE OGGETTO DI INTERVENTO	12
3.3.3	PROGETTO IMPIANTI DELL'AREA DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI	12
3.3.4	NUOVO FABBRICATO GESTORE	12
3.3.5	INTERVENTI DI ATTUAZIONE DELLE LINEE DI INDIRIZZO DEL PSC: COLLEGAMENTO CICLABILE E REALIZZAZIONE FILARE ARBOREO	14
3.3.6	ESTRATTO ELABORATI GRAFICI	16
4	VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO – ANALISI DELLE COERENZE	18
4.1	COERENZA DEL PIANO CON OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ GENERALE	18
4.2	CLASSIFICAZIONE DELL'AREA – NORME TECNICHE ATTUATIVE RUE/PSC	19
4.3	RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA	31
4.4	VERIFICA DI COERENZA CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI	31
4.4.1	VERIFICA DI COERENZA CON IL PTA	32
4.4.2	VERIFICA DI COERENZA CON IL PRIT98	32
4.4.3	VERIFICA DI COERENZA CON IL PAIR2020	33
4.4.4	VERIFICA DI COERENZA CON IL POIC	34
4.4.5	VERIFICA DI COERENZA CON IL PLERT	34
4.4.6	VERIFICA DI COERENZA CON IL PTRQA	35
5	VERIFICA DI CONFORMITÀ AI VINCOLI E PRESCRIZIONI	36
6	VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI	36
7	MONITORAGGIO DEL PIANO	39
8	SINTESI NON TECNICA	39

1 PREMESSA

1.1 Argomento e motivazioni del Rapporto ambientale

La Pianificazione Ambientale e Territoriale potrà realmente ritenersi sostenibile quando gli interventi derivanti dalla attuazione delle nuove generazioni di piani e programmi consentiranno di modificare la tendenza a sfruttare le risorse ambientali al di sopra della loro capacità di rigenerazione. La riduzione degli effetti negativi indotti avrà luogo quando i nuovi piani e programmi prenderanno in considerazione e introdurranno tecnologie e metodi per ottenere che i fini del piano o programma siano raggiunti con un consumo significativamente minore di risorse naturali (meno energia, acqua, etc.) e con un minore inquinamento indotto (meno CO₂, acque reflue e rifiuti solidi). La pianificazione sostenibile deve quindi essere intesa come un processo lento e progressivo, che avrà effetti significativi a medio e lungo periodo se da subito, attraverso il recepimento della Direttiva 2001/42/CE, saranno formulati nuovi piani e programmi capaci di incidere positivamente, efficacemente e preventivamente nel processo di cambiamento ambientale globale. Il processo di pianificazione sostenibile diventa il cammino e lo strumento imprescindibile per garantire che gli obiettivi concreti di sostenibilità ambientale si integrino pienamente con il governo delle trasformazioni e con lo sviluppo delle società umane.

Il presente documento è allegato alla richiesta di autorizzazione delle **opere di potenziamento di un impianto stradale di distribuzione carburanti per autotrazione esistente con installazione di un impianto di distribuzione metano per autotrazione di tipo GNC (Gas Naturale Compresso) alimentato da condotta.**

1.2 Soggetto proponente

L'impianto esistente appartiene alla ditta OIL ITALIA S.R.L. ed è ubicato nel Comune Ferrara via Modena, 112. Il terreno sul quale è realizzato l'impianto carburanti esistenti e quello sul quale sarà realizzato l'ampliamento appartengono alla società FRONESI S.R.L.

Per la realizzazione del potenziamento del distributore carburanti in oggetto si rende necessaria una richiesta di variante alla strumentazione urbanistica vigente al fine di ampliare la superficie adibita a "sistema insediativo della produzione" ovvero della superficie individuata come "distributore carburanti".

L'area prescelta risulta urbanisticamente destinata dal RUE comunale, per circa mq 865, quale **"Destinazione d'uso SVI attrezzature di servizio alla viabilità"** (nta art. 105-2.6 RUE) e per i rimanenti mq 2138 quale **"Aree Soggette a POC"** (nta art. 100-5 RUE).

Pertanto, essendo la stessa non conforme sotto il profilo urbanistico, si rende necessaria una variante parziale al PRG.

1.3 Redattore documento VAL.S.A.T.

La presente relazione viene redatta dal **Dott.For.Amb. Cristian Frassinelli**, nato a Pieve di Cadore il 10.09.1973 iscritto all'Albo dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Belluno al n°170, C.F./P.iva 01049000258, tel. 3479182133 con studio/recapito in Vigo di Cadore (BL),

CAP. 32040 via Villanuova n.36/b, E-mail c.fraxi@gmail.com, su incarico della società DBA PRO. S.P.A. per conto del OIL ITALIA S.R.L., a corredo del piano-progetto-intervento denominato **"Potenziamento di un distributore carburanti stradale esistente con aggiunta di un impianto di distribuzione metano GNC alimentato da condotta in Via Modena, 112"**, nel comune di Ferrara. Il documento di VAL.S.A.T. è stato predisposto partendo dalla relazione tecnica-illustrativa e dagli elaborati grafici forniti dal progettista.

2 CONTESTO NORMATIVO DELLA VAS – VAL.S.A.T.

2.1 Quadro normativo

La **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)** è un processo volto ad assicurare che nella formazione e approvazione di un piano o programma, siano presi in considerazione, in modo adeguato, gli impatti significativi sull'ambiente che è prevedibile deriveranno dall'attuazione dello stesso.

La VAS viene effettuata per i Piani e Programmi, e loro modifiche, di competenza della Regione, della Città Metropolitana di Bologna, dei soggetti d'area vasta (ovvero Province di cui all'articolo 42, comma 2 della LR 24/2017), dei Comuni e delle loro Unioni.

La Regione, come previsto dalla legge regionale n. 24/2017, è l'autorità competente per la valutazione ambientale dei piani regionali, metropolitani e d'area vasta. Esprime il proprio parere motivato sulla proposta dei Piani e Programmi e sul Rapporto Ambientale prima della loro approvazione, acquisendo i contributi dei soggetti con competenza ambientale e il parere dell'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia (ARPAE), tenendo in considerazione le osservazioni del pubblico.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata introdotta dalla direttiva europea n. 42/2001 e recepita a livello nazionale con il **decreto legislativo 152/2006** recante **"Norme in materia ambientale"**.

Con il d.lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale" è stata recepita a livello nazionale la **Direttiva 2001/42/CE "Concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente naturale"** (detta **Direttiva VAS**). Successivamente, con il d.lgs. n. 4 del 2008 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto 3 aprile 2006, n. 152, recante Norme in materia ambientale" sono state introdotte innovazioni e modifiche alla Parte Seconda del d.lgs. 152/06.

In particolare, è stato introdotto il principio dello **"sviluppo sostenibile"** e sono state apportate forti modifiche alle norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS).

La **Regione Emilia-Romagna** ha anticipato, per i piani urbanistici territoriali e settoriali con effetti territoriali, la direttiva europea sulla VAS con la legge regionale n. **20/2000 "Disciplina generale sulla tutela e uso del territorio"**, introducendo la **"valutazione preventiva della sostenibilità"**



Il logo VALSAT, dove le lettere sono stilizzate e colorate: V (blu), A (verde), L (giallo), S (arancione), A (verde), T (blu).

ambientale e territoriale" (VAL.S.A.T.) come elemento costitutivo del piano approvato (art. 5). In seguito, la Regione Emilia-Romagna ha recepito la normativa nazionale in materia di valutazione ambientale (d.lgs. 152/2006), mediante la legge regionale n. 6/2009 "Governo e riqualificazione solidale del territorio".

La normativa regionale n. 20/2000 è stata sostituita dalla legge regionale **n. 24/2017 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio"**; quest'ultima prevede una fase transitoria di anni 3 (dal 1° gennaio 2018), nella quale è ancora possibile applicare la norma previgente, in casi specifici. Per i piani e programmi che non rientrano nell'ambito di applicazione della LR 24/2017, si applica la normativa nazionale (d.lgs. 152/2006).

Nell'elaborazione ed approvazione dei piani e programmi (P/P) devono essere considerati gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi P/P, provvedendo alla Val.S.A.T. degli stessi, nel rispetto della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile (art.18 comma 1 LR 24/2017).

La VAS viene effettuata per tutti i Piani e Programmi nonché le loro modifiche:

- elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, del turismo, della pianificazione del territorio o dell'uso del suolo e che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della Direttiva 85/337/CEE (cioè progetti assoggettati a procedure di VIA o di Screening);
- per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene sia necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della Direttiva 92/43/CEE, cioè i piani e programmi che interessino siti SIC e ZPS. In quest'ultimo caso è necessaria anche una valutazione d'incidenza (VINCA), ai sensi dell'articolo 5 del DPR 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.

Per i piani-programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le loro modifiche minori, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che possano avere impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni della verifica di assoggettabilità (screening) ed i criteri riportati nella normativa. L'autorità competente valuta nella procedura di screening, se i piani e i programmi, diversi da quelli precedenti, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, possono avere effetti significativi sull'ambiente. Sono comunque esclusi dal campo di applicazione della VAS i piani e i programmi elencati al comma 4, art. 6 del d.lgs. 152/2006.

La VAS è un procedimento che ne accompagna l'elaborazione, divenendo quindi parte integrante e complementare del P/P, al fine di:

- contribuire al perseguimento di obiettivi di sostenibilità ambientale;
- individuare, descrivere e valutare gli impatti significativi che le azioni previste nei Piani/Programmi potrebbero avere sull'ambiente, sulla salute umana, sul patrimonio culturale e paesaggistico;

- considerare e valutare le ragionevoli alternative che possono adottarsi in virtù degli obiettivi di sostenibilità ambientale, dell'ambito territoriale del Piano/Programma e dei possibili impatti;
- assicurare il monitoraggio del perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e il controllo degli impatti.

Avendo come "quadro di riferimento" le strategie di sviluppo sostenibile, le valutazioni ambientali di Piano/Programma contribuiscono, in modo coerente alle diverse scale territoriali, alla sostenibilità complessiva delle scelte pianificatorie e programmatiche che compongono il processo decisionale pubblico.

La VAS viene effettuata ai vari livelli istituzionali tenendo conto dell'esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni.

La VAS costituisce parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione dei Piani/Programmi. I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge.

La legge regionale n. 24/2017 stabilisce che, la Regione, la Città metropolitana di Bologna e i soggetti d'area vasta di cui all'articolo 42, comma 2, assumono, rispettivamente, la qualità di autorità competente per la valutazione ambientale in merito alla valutazione:

- a) la Regione, dei piani regionali, metropolitani e d'area vasta;
- b) la Città metropolitana di Bologna, degli strumenti urbanistici dei Comuni e delle loro Unioni facenti parte del territorio metropolitano;
- c) i soggetti d'area vasta, degli strumenti urbanistici dei Comuni e delle loro Unioni facenti parte dell'ambito territoriale di area vasta di loro competenza.

Nella fase transitoria di 3 anni la legge regionale n. 24/2017 (art.76) prevede che i procedimenti di pianificazione in corso all'entrata in vigore della legge, precedentemente in capo alle Province quali i PTCP, i Piani territoriali dei parchi (LR n. 6 del 2005) e i piani territoriali settoriali la cui disciplina legislativa regionale rinvii ai procedimenti definiti dalla legge regionale n. 20 del 2000, tra cui i Piani infraregionali delle attività estrattive (PIAE) e i Piani provinciali di localizzazione dell'emittenza radio e televisiva (PLERT), possono essere ultimati secondo la medesima disciplina previgente, in alternativa all'applicazione del procedimento di cui all'articolo 43. Per i Piani territoriali dei parchi tale procedimento è integrato dalle disposizioni di cui al comma 4 ter.

Le autorità competenti per la valutazione ambientale esprimono il parere motivato sulla proposta dei Piani e Programmi e sul Rapporto Ambientale prima della loro approvazione, acquisendo i contributi dei soggetti con competenza ambientale e il parere dell'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia (ARPAE), tenendo in considerazione le osservazioni del pubblico.

2.2 Struttura del Documento di VAL.S.A.T.

Il presente documento di VAL.S.A.T. si articola, sostanzialmente, nei seguenti punti:

- Descrizione del Piano: viene fornita una descrizione della Variante Urbanistica necessaria per la realizzazione del potenziamento del distributore carburanti in oggetto, al fine di poter verificare gli effetti significativi sull'ambiente;
- Analisi di conformità rispetto ai Piani: contenente la verifica di coerenza del Piano proposto rispetto alla pianificazione regionale, provinciale e comunale vigente;
- Analisi delle alternative e delle invarianti progettuali considerate nelle fasi preliminari alla formazione del Piano;
- Analisi e sintesi dei prevedibili impatti ambientali conseguenti all'attuazione delle previsioni di Piano, individuando le misure idonee per impedire, mitigare o compensare tali impatti tenendo conto degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti. Questa sezione del documento verrà sviluppata sulla base di analisi qualitative e quantitative svolte per singole componenti;
- Considerazioni in merito al monitoraggio del Piano.

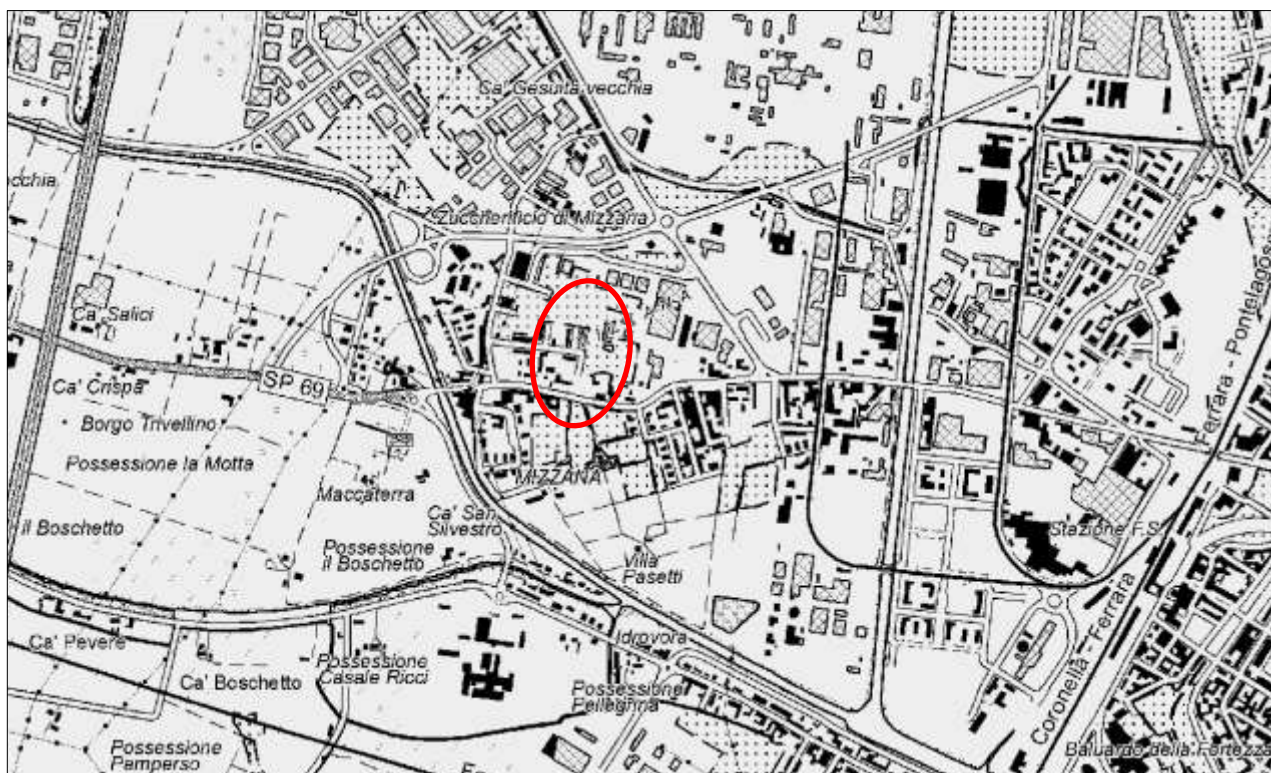
3 DESCRIZIONE DELLA VARIANTE URBANISTICA

3.1 Inquadramento generale dell'area

Il distributore carburanti oggetto di intervento si trova all'interno della struttura insediativa denominata "Mizzana" (immagine 1), a Nord-Ovest rispetto al centro storico di Ferrara.



1 - Ortofoto



2 - Estratto dalla CTR.

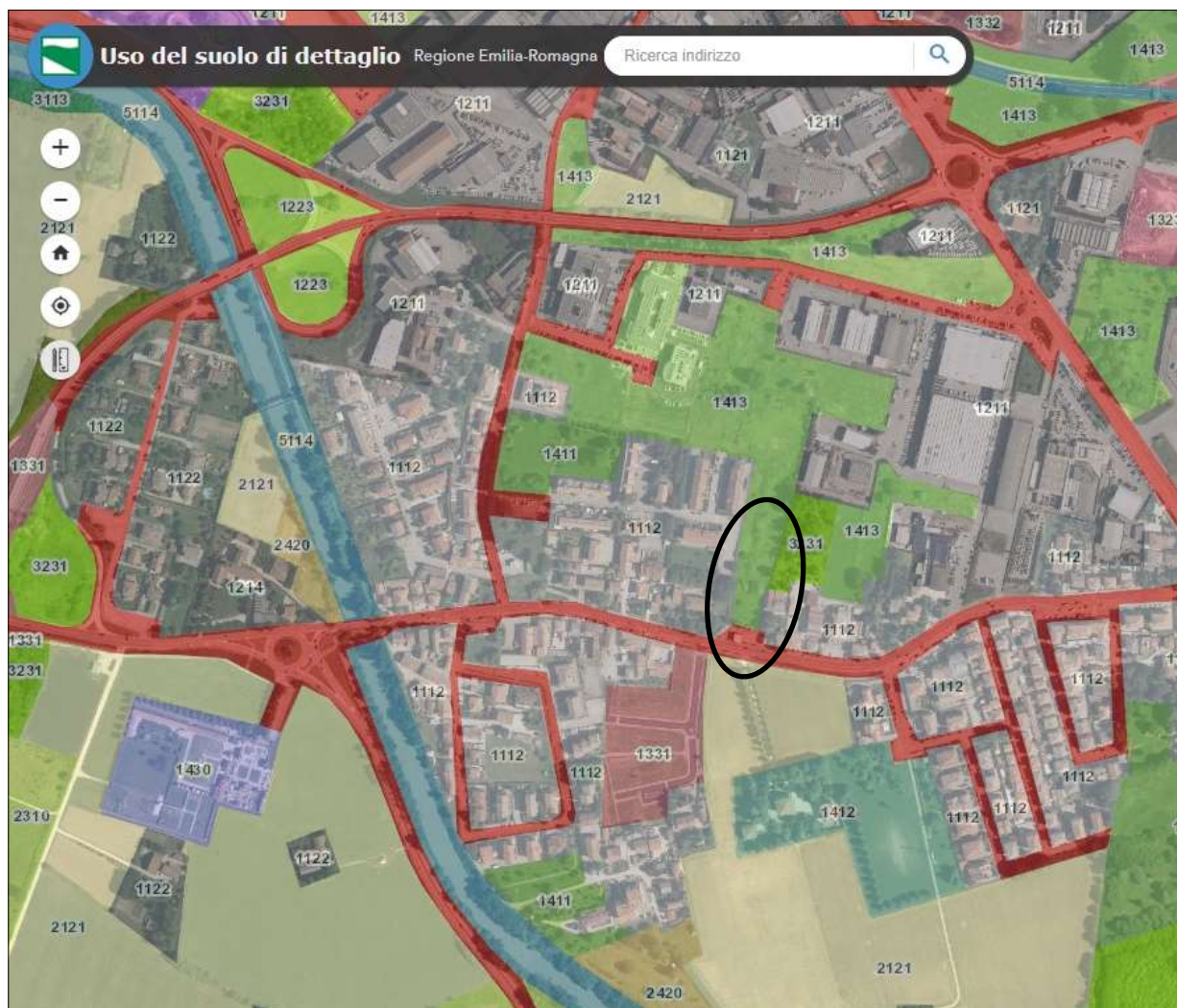
La morfologia del terreno presenta una lieve pendenza in direzione sud-nord, passando dai + 7.6 m s.l.m. nella porzione a sud del terreno attuale già consolidata ai +6.0 m s.l.m. nella porzione a verde in ampliamento ubicata a Nord riferita al rilievo altimetrico eseguito per la progettazione delle opere (immagine 2).

L'impianto si trova all'interno di un tessuto urbano prevalentemente residenziale che si sviluppa lungo via Modena. A Sud dell'impianto sono presenti terreni agricoli privi di fabbricati. Oltre questi appezzamenti agricoli procedendo ad Est e ad Ovest, è presente tessuto urbano residenziale.

In seguito alla consultazione della cartografia inerente l'**Uso del suolo di dettaglio 2014**, realizzata prendendo come riferimento le specifiche europee del progetto Corine Land Cover¹ (immagine 3), emerge che l'area oggetto d'intervento si inquadra nel seguente modo:

- 1112 – Tessuto residenziale rado;
- 1222 – Reti stradali;
- 1413 – Aree incolte urbane.

¹ Il programma CORINE (COoRdination de l'INformation sur l'Environnement), varato dal Consiglio delle Comunità Europee nel 1985, ha lo scopo primario di verificare dinamicamente lo stato dell'ambiente nell'area comunitaria, al fine di orientare le politiche comuni, controllarne gli effetti, proporre eventuali correttivi. Il progetto Corine Land Cover (CLC) è nato a livello europeo specificamente per il rilevamento e il monitoraggio delle caratteristiche di copertura e uso del territorio, con particolare attenzione alle esigenze di tutela ambientale. Una prima realizzazione del progetto CLC risale al 1990 (CLC90), successivamente aggiornato all'anno 2000 attraverso il progetto Image - Corine Land Cover 2000. Nel novembre del 2004 si è avviato un progetto per l'aggiornamento del CLC, riferito all'anno 2006. Con questo progetto si è realizzato un mosaico europeo basato su immagini satellitari SPOT-4 HRVIR, SPOT 5 HRG e/o IRS P6 LISS III, derivando dalle stesse la cartografia digitale di uso/copertura del suolo e quella dei relativi cambiamenti. Come già avvenuto per il CLC 2000 IV livello, anche in questo caso e per il solo territorio italiano, si è deciso di ampliare la legenda al IV livello per le superfici boscate e gli altri ambienti seminaturali.



3 - Ortofoto con retinatura riportante l'Uso del suolo di dettagli anno 2014.

L'area occupata dal distributore carburanti esistente ricade per gran parte nella categoria delle Reti stradali e in minima parte nel Tessuto residenziale rado, mentre il futuro ampliamento ricadrà completamente nelle aree incolte urbane.

3.2 Descrizione dell'area di distribuzione carburanti esistente

Il distributore carburanti esistente si sviluppa su una superficie catastale di mq 865 (mappale 184 foglio 100).

L'impianto è costituito da un'unica pensilina di mq 64 a protezione di un'isola di erogazione sulla quale sono installati un erogatore multiprodotto a 4+4 pistole (prodotti Benzina Super Senza Piombo e Gasolio), un erogatore monoprodotto a 2 pistole (Benzina Super Senza Piombo) ed un accettatore di pre-pagamento.

Nell'area verde a nord della pensilina è collocato un terzo erogatore per il prodotto gasolio, riservato al rifornimento dei mezzi pesanti.

Il parco serbatoi adibito allo stoccaggio dei carburanti è formato da n. 3 serbatoi interrati contenenti rispettivamente 10 mc di Gasolio, 15 mc di Benzina e 15 mc di Gasolio.

Nell'area infine è presente un piccolo chiosco mq 5 che ospita l'ufficio del gestore ed i servizi igienici. È possibile accedere all'area di distribuzione carburanti mediante n. 2 accessi

direttamente da via Modena. Gli accessi, di larghezza pari a 10 m ciascuno, sono separati da un'aiuola di lunghezza 30 m.

3.2.1 Composizione petrolifera esistente

Colonnine di erogazione

- Nr.1 colonnina multiprodotto (2 lati tot. 4 pistole per lato) per un totale di 4 pistole di benzina Super senza piombo – 4 pistole di Gasolio;
- Nr.1 colonnina monoprodotto (2 pistole) di benzina Super senza piombo;
- Nr. 1 colonnina monoprodotto (1 pistola) di Gasolio (dedicata al rifornimento dei mezzi pesanti);

Serbatoi Carburante (Gasoli, Benzine)

- Nr.1 serbatoio contenente 10 mc di Gasolio;
- Nr.1 serbatoio contenenti 15 mc di Benzina Super senza Piombo;
- Nr.1 serbatoio contenente 15 mc di Gasolio;

Sono presenti inoltre

- Nr.1 accettatore di pre-pagamento.

3.3 Descrizione dell'intervento

Le opere per la modifica ed il potenziamento oggetto dell'intervento consisteranno in (vedi cap.3.3.6 Estratto Elaborati grafici):

1. demolizione del chiosco gestore esistente;
2. rimozione dell'erogatore gasolio posto nell'area verde;
3. ampliamento del piazzale carburanti con rimozione della siepe di separazione tra le particelle 184 e 968 e realizzazione di riporto di terreno per livellamento piazzale (dislivello m 1.2 ÷ 1.8) con materiale certificato proveniente dall'esterno del cantiere;
4. spostamento della linea elettrica che attraversa l'area oggetto di ampliamento (in accordo con gestore della rete);
5. spostamento della linea telefonica in accordo con gestore della rete;
6. realizzazione impianto metano per autotrazione, con alimentazione da condotta, composto da:
 - a. un'area tecnica di m 10.00 x 10.40 per l'installazione del compressore metano Cubo Gas; l'area tecnologica sarà delimitata da una recinzione metallica di altezza m 1,5 posta su cordolo in calcestruzzo di altezza m 0.30, per un'altezza totale di m 1,80;
 - b. Cabina di riduzione e misura (punto di riconsegna del metano da parte del gestore) avente dimensioni m 2,45 x 0.90 ed altezza m 2.00;
 - c. Nr. 1 erogatore per il metano a 4 manichette;
7. realizzazione di una nuova pensilina metallica avente dimensioni m 8.00x26.00 (mq 208) posta a copertura di n.3 nuove isole di erogazione che saranno così definite:
 - a. una isola di erogazione vuota, per consentire futuri potenziamenti;
 - b. un'isola di erogazione dedicata al metano, con posa di un erogatore metano CNG a 4 manichette ed un accettatore per il pagamento;

- c. un'isola di erogazione per i carburanti tradizionali, dotata di un erogatore multi prodotto a 3+3 pistole ed un accettatore di pre-pagamento;
8. realizzazione/modifica dell'impianto meccanico per il collegamento dei nuovi erogatori carburanti e ricollocazione delle tubazioni di equilibrio dei serbatoi di gasolio e benzina SSpB;
 9. realizzazione di un nuovo fabbricato a servizio del distributore carburanti: il fabbricato sarà costituito da un solo piano fuori terra, dimensioni in pianta m 6.50x8.80 ed altezza m 4.20 e sarà formato da sala vendite, magazzino e servizi igienici;
 10. adeguamento dell'impianto fognario mediante la realizzazione di un nuovo impianto di trattamento delle acque meteoriche di dilavamento del piazzale, come meglio specificato nella relazione dedicata;
 11. realizzazione dell'impianto elettrico e di protezione contro le scariche atmosferiche esistenti (sia per il fabbricato che per il piazzale), come meglio specificato nelle relazioni dedicate;
 12. realizzazione di un nuovo volume tecnico di dimensioni m 9.90 x 2.50 ed altezza m 2.70 che ospiterà la nuova cabina elettrica per il potenziamento della fornitura elettrica necessaria, il locale di misura ed il locale utente con impianti tecnici;
 13. installazione di materiale pubblicitario relativo all'attività di distribuzione carburanti;
 14. realizzazione di un filare arboreo mediante la piantumazione di essenze arboree pre-esistenti come da previsione del PSC vigente;
 15. realizzazione di una pista ciclabile di larghezza m 2.50 per il collegamento tra via Fenilnuovo e via Modena;
 16. realizzazione segnaletica orizzontale: pista ciclabile su piazzale esistente, attraversamento pista ciclabile in via Modena, stalli di sosta e segnaletica di piazzale;

3.3.1 Composizione petrolifera finale

Colonnine di erogazione

- Nr.1 colonnina multiprodotto (2 lati tot. 4 pistole per lato) per un totale di 4 pistole di benzina Super senza piombo – 4 pistole di Gasolio;
- Nr.1 colonnina monoprodotto (2 pistole) di benzina Super senza piombo;
- Nr. 1 colonnina (4 pistole) di Metano (nuova installazione);
- Nr. 1 colonnina multiprodotto (2 lati tot. 3 pistole per lato) per un totale di 4 pistole per Gasolio - 2 pistole benzina Super senza piombo (nuova installazione);

Serbatoi Carburante (Gasoli, Benzine) (non oggetto di intervento)

- Nr.1 serbatoio contenente 10 mc di Gasolio;
- Nr.1 serbatoio contenenti 15 mc di Benzina Super senza Piombo;
- Nr.1 serbatoio contenente 15 mc di Gasolio;

Sono presenti inoltre

- Nr.1 accettatore di pre-pagamento (esistente);

- Nr. 2 nuovi accettatori di pre-pagamento (uno su isola metano ed uno sulla nuova isola G/G/SSpB.

3.3.2 Dati geometrici dell'immobile oggetto di intervento

L'impianto di distribuzione carburanti si trova su un lotto di terreno appartenente alla ditta FRONESI S.R.L. L'area è censita catastalmente al Comune di Ferrara al foglio 100 mappali 184, 968 e 850.

La Superficie territoriale è pari a 4740 mq (superficie delle particelle 184, 968, 850).

La Superficie fondiaria del distributore carburanti esistente è pari a mq 865 e corrisponde con la superficie della particella 184.

La Superficie fondiaria di progetto è pari a mq 3.003 e corrisponde alla superficie delle particelle 184 (mq 865), 968 (mq 1422) ed una porzione della particella 850 (mq 716).

		STATO DI FATTO	STATO DI PROGETTO	VARIAZIONI (+ / -)
ST Sup. territoriale (mq)		4740	4740	-
SF Sup. fondiaria (mq)		865	3003	+2138
SU Superficie utile (mq)		4,2	47,6	+43
SCO Superficie coperta	Fabbricato	4,2	60	+56
	Pensiline	64	272	+208
Ic		Sulle aree individuate come "Sistema insediativo della produzione", il RUE non prevede limiti all'indice di copertura (IC) e al rapporto di verde (Rv).		
Rv				
Hmax (*)		5,80	5,8	0,00

(*) Nel Sistema insediativo della produzione non sono previsti limiti di altezza.

3.3.3 Progetto impianti dell'area di distribuzione carburanti

- IMPIANTO ELETTRICO
- IMPIANTO DI PROTEZIONE CONTRO LE SCARICHE ATMOSFERICHE
- IMPIANTO FOGNARIO

Il progetto degli impianti è trattato all'interno di relazioni tematiche dedicate alle quali si rimanda.

3.3.4 Nuovo fabbricato gestore

Il nuovo fabbricato a servizio del distributore carburanti avrà una superficie lorda di mq 57 e sarà costituito da un unico piano fuori terra.

L'interno del fabbricato sarà composto da: una sala vendite/ufficio gestore, un magazzino, servizi igienici per il gestore, servizi igienici per la clientela (anche WC disabili).

La Superficie Utile del fabbricato sarà di mq 47.6. Ai sensi dell'art. 4 comma 1 lettera d del DGR 1715/2016, i fabbricati isolati con una superficie utile totale inferiore a 50 metri quadrati, sono esclusi dal rispetto dei requisiti minimi di prestazione energetica.

L'intervento di realizzazione del nuovo fabbricato non è soggetto, in base alle disposizioni di cui al Regolamento di igiene e sanità pubblica del Comune di Ferrara, a parere preventivo dei Servizi di cui all'art.8 del medesimo Regolamento; il progetto rispetta tutti i requisiti di carattere

igienico-sanitario ed ambientali e le norme di sicurezza previsti da leggi e regolamenti comunque vigenti.

Marciapiede

Il fabbricato sarà contornato da un marciapiede che sul lato anteriore (accesso al fabbricato) avrà un'ampiezza di m 1.50. Sarà dotato di una rampa con pendenza inferiore al 8% per consentire l'accesso alle persone con ridotta mobilità.

Canali di gronda

Il fabbricato sarà dotato di canali di gronda poste sul prospetto est del fabbricato. Esse saranno collegate al sistema degli scarichi idrici del piazzale. La copertura del fabbricato avrà idonea pendenza in modo da favorire lo scolo delle acque meteoriche verso i canali di gronda.

Altezza utile

L'altezza utile dei locali interna al fabbricato sarà di m 3. È prevista la realizzazione di un controsoffitto per il passaggio degli impianti di altezza m. 0.60 (eccetto che nel magazzino).

Illuminazione naturale

La sala vendite del fabbricato sarà esposta a sud-ovest. Il locale sarà dotato di ampie vetrate su due lati (accesso e parete sud-ovest). Questo garantirà una illuminazione naturale durante la maggior parte delle ore diurne.

Il rapporto di illuminazione sarà superiore ad 1/8. I restanti vani (magazzino e servizi igienici) sono locali di categoria B dove la permanenza delle persone è limitata ad attività secondarie e/o definibili. Essi saranno comunque dotati sia di illuminazione naturale (serramenti vasistas) che di impianto per illuminazione artificiale.

Condizionamento dell'aria

Si rimanda alla relazione tecnica dedicata.

Servizi igienici

Il fabbricato sarà dotato di servizi igienici (compreso anti bagno) a servizio del gestore dell'impianto e di servizi igienici dedicati ai clienti. L'aerazione dei servizi sarà garantita dalla presenza di serramenti vasistas che garantiranno il rapporto di aerazione di 1/8. I WC avranno pavimenti e pareti, fino ad un'altezza da terra di m 1,60 (m 2 in corrispondenza della doccia) rivestiti di materiale impermeabile e facilmente lavabile.

Caratteristiche dei materiali di rivestimento

I locali saranno pavimentati con materiale ben connesso ed a superficie liscia e piana, costruiti con materiale non polveroso e facilmente lavabile.

Impianto elettrico

Si rimanda alla relazione tecnica dedicata.

Impianto fognario

Le acque nere prodotte all'interno del fabbricato saranno convogliate, mediante tubazioni in PVC, alla fognatura comunale. Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati tecnici dedicati.

Superamento delle barriere architettoniche

Ai sensi del DM 236/1989 e s.m.i. gli interventi di nuova costruzione sono soggetti alle prescrizioni normative per l'abbattimento delle barriere architettoniche. L'accessibilità sarà garantita sia negli spazi esterni che all'interno del fabbricato (per gli spazi aperti al pubblico).

Porte

La luce netta della porta di accesso al fabbricato sarà di almeno 80 cm. Il progetto prevede una porta di ingresso a doppia anta di luce netta cm 180 (ampiezza singola anta cm 90).

Pavimenti

I pavimenti saranno orizzontali e complanari tra loro e, nelle parti comuni e di uso pubblico, non sdruciolevoli. Il dislivello tra il piazzale (ara parcheggi) e l'interno del fabbricato sarà di cm 15. Tale dislivello sarà superato tramite una rampa con pendenza inferiore all'8% in modo da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote.

Servizi igienici per disabili

Nei servizi igienici saranno garantite, con opportuni accorgimenti spaziali, le manovre di una sedia a ruote necessarie per l'utilizzazione degli apparecchi sanitari, in particolare:

- lo spazio necessario per l'accostamento laterale della sedia a ruote alla tazza;
- lo spazio necessario per l'accostamento frontale della sedia a ruote al lavabo, che deve essere del tipo a mensola;
- la dotazione di opportuni corrimano e di un campanello di emergenza posto in prossimità della tazza.

Le porte di accesso all'anti-WC ed al WC apriranno verso l'esterno.

Spazi esterni

È prevista la realizzazione di uno stallo di sosta per disabili nelle dirette vicinanze del fabbricato. La rampa di accesso al fabbricato sarà posta in prossimità del parcheggio. La pavimentazione del piazzale sarà asfaltata e non sdruciolevole. Il percorso da compiere tra il parcheggio ed il fabbricato sarà il più breve possibile e non vi saranno contrapposti ostacoli.

3.3.5 Interventi di attuazione delle linee di indirizzo del PSC: collegamento ciclabile e realizzazione filare arboreo

Il progetto di potenziamento del distributore carburanti esistente prevede la realizzazione di un collegamento ciclabile e di un filare arboreo in ottemperanza alle previsioni ed agli indirizzi contenuti nel PSC vigente.

Realizzazione del collegamento ciclabile

Il collegamento ciclabile in progetto sarà realizzato lungo il confine ovest dell'impianto e sarà suddiviso in due parti:

- Tratto 1: ingresso da via Modena con attraversamento del piazzale esistente;
- Tratto 2: attraversamento del piazzale di nuova realizzazione con uscita in via Fenil Nuovo;

La pista ciclabile, a 2 corsie, presenterà un'ampiezza totale di m 2.50 e sarà lunga complessivamente 57 m (tratto all'interno della proprietà).

Il tratto 1 sarà delimitato mediante segnaletica orizzontale su asfalto in quanto l'accesso al distributore carburanti non può essere ridotto (ampiezza attuale m 10) e pertanto in questo tratto l'utilizzo del piazzale sarà di tipo promiscuo con i veicoli.

Il progetto prevede la realizzazione di apposita segnaletica orizzontale sulla carreggiata di via Modena, per consentire l'attraversamento verso la pista ciclabile esistente. La pista ciclabile nel tratto 2 avrà una sede propria, delimitata mediante cordolo di ampiezza cm 50. Per motivi legati al raggio di curvatura dei mezzi pesanti in transito nell'area di rifornimento in progetto, non sarà possibile realizzare una cordonatura di dimensioni superiori.

La pista ciclabile sarà illuminata mediante l'installazione di pali con lampade posti lungo il confine della proprietà. Il tratto di pista ciclabile in progetto metterà in comunicazione l'area residenziale di via Fenil Nuovo con la pista ciclabile esistente lungo via Modena.

Realizzazione del filare arboreo

Per le aree soggette a POC coinvolte nel progetto di potenziamento metano, appartenenti al sub-sistema di mitigazione e compensazione ambientale, il PSC ha come obiettivo quello di mitigare e compensare l'impatto delle aree produttive esistenti, favorire il funzionamento del sistema idraulico, accrescere l'assorbimento di CO₂ e creare un filtro tra le aree produttive esistenti (a nord-est) e le aree residenziali.

Per raggiungere tali obiettivi il PSC prevede la realizzazione di formazioni boschive, mediante la piantumazione di essenze arboree naturali.

Al fine di ottenere il recupero dell'equilibrio biologico ed il filtraggio degli inquinanti aerei, per tali aree il PSC prevede di utilizzare formazioni arboree miste con elevato grado di copertura (70-80%). Per l'individuazione delle essenze arboree da prevedere in progetto, si è fatto riferimento all'"Allegato 6 – Essenze arboree consigliate" messo a disposizione dall'Ufficio Verde Pubblico ed Arredo urbano del Comune di Ferrara ed alle schede botaniche pubblicate da ARPAE che riportano periodo di fioritura e grado di allergenicità del polline.

Tra le specie arboree consigliate, sono state selezionate quelle con grado di copertura superiore al 70% e con grado di allergenicità del polline il più basso possibile, in considerazione della vicinanza del tessuto urbano residenziale.



4 - In successione da sinistra, l'Olmo, la Farnia e il Pioppo cipressino.

Le essenze arboree selezionate sono le seguenti:

- **Olmo (*ulmus minor*)**: si adatta ai vari tipi di terreno e tollera l'inquinamento atmosferico; può raggiungere i 30 m di altezza ed ha chioma densa e irregolare che può raggiungere i 15 m di diametro. Fiorisce tra febbraio e marzo ed il suo polline ha un grado di allergenicità basso. Cresce in pianura e in collina fino a circa mille metri d'altitudine, facilmente associato ad ontani, pioppi e farnie. Preferisce suoli freschi e fertili, ma si adatta anche a terreni compatti e pesanti.

- **Farnia (*Quercus pedunculata*)**: predilige terreni freschi e profondi. Può raggiungere i 30 m di altezza e la sua chioma 15 m di diametro. Fiorisce tra aprile e giugno ed il grado di allergenicità del polline è basso.

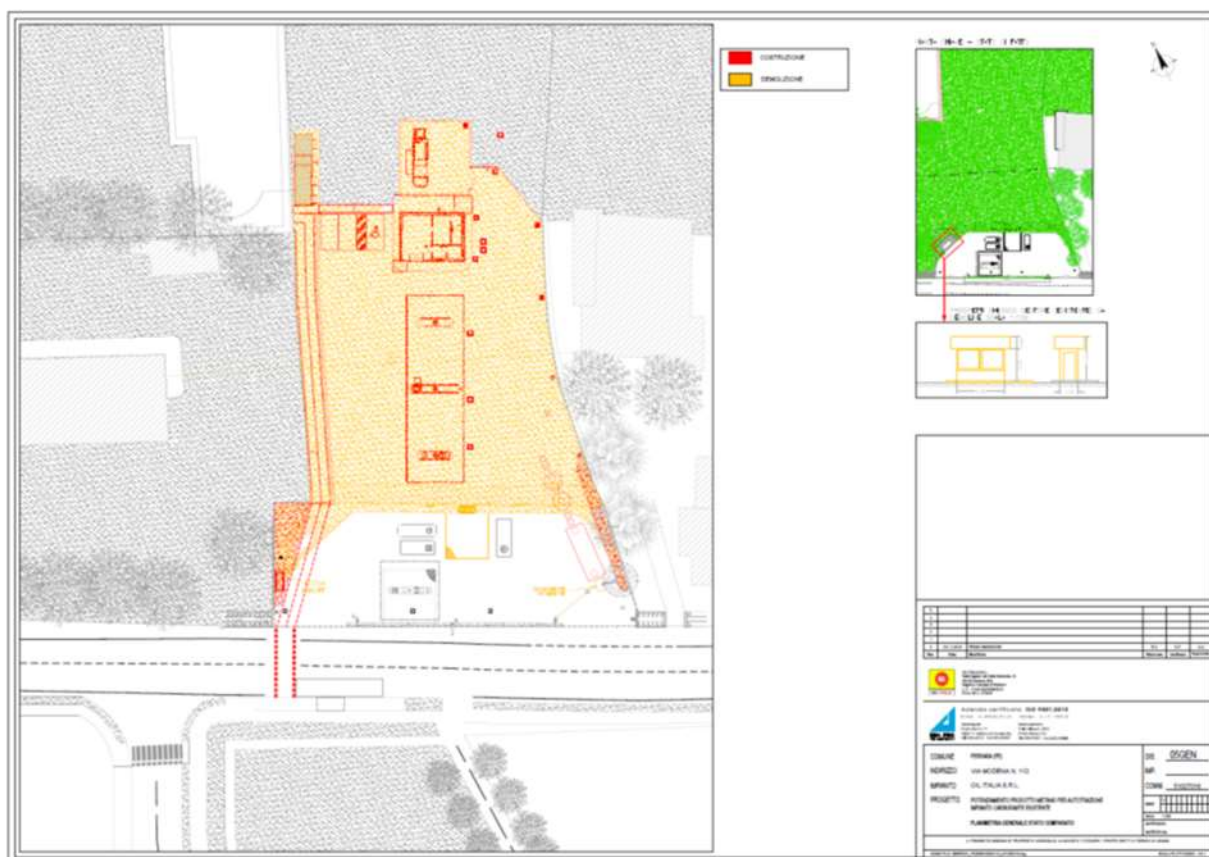
- **Pioppo Cipressino (*Populus nigra "Italica"*)**: questa specie arborea può raggiungere i 30 m di altezza con una chioma da 8 m di diametro. Questa specie non produce pappi e pertanto presenta un grado di allergenicità del polline basso. Fiorisce tra febbraio e aprile ed ha un grado di allergenicità tra basso e moderato.

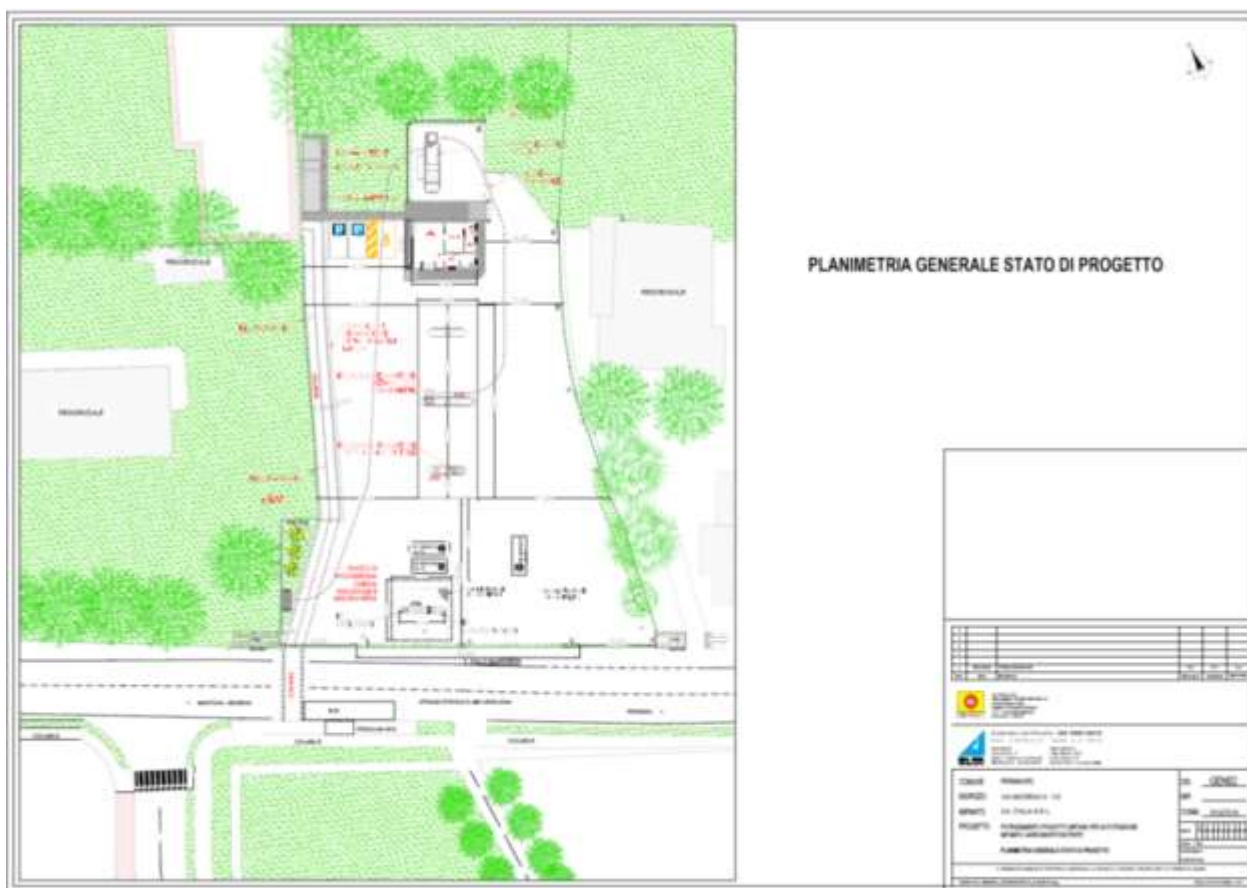
3.3.6 Estratto elaborati grafici

Di seguito un estratto delle planimetrie dello stato di fatto, di progetto e di quello comparativo, per maggiori dettagli si rimanda alla versione integrale degli elaborati grafici depositati in Comune.

PROGETTO POTENZIAMENTO PRODOTTO METANO PER AUTOTRAZIONE
 IMPIANTO CARBURANTE ESISTENTE

PLANIMETRIA GENERALE STATO COMPARATO





4 VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO – ANALISI DELLE COERENZE

4.1 Coerenza del piano con obiettivi di sostenibilità generale

Il presente Piano-Progetto ha come obiettivo quello di potenziare l'offerta del distributore carburanti stradale esistente, in oggetto, mediante l'aggiunta di un impianto di distribuzione a metano GNC alimentato da condotta.

L'aggiunta del metano, oltre ad ampliare l'offerta dell'aerea di servizio, porterà indiscutibili benefici. Tra i combustibili fossili alternativi attualmente disponibili sul mercato, il metano rappresenta un carburante con numerose potenzialità e la scelta dei consumatori di utilizzarlo in modo più diffuso come carburante per autotrazione è funzione di una combinazione di convenienze ambientali ed economiche.

Uno studio effettuato dall'Euromobility ha messo in evidenza le prestazioni del metano rispetto ai combustibili tradizionali e il contributo dello stesso alla **riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera**. È indubbio che non si possono sottovalutare altri aspetti in grado di determinare la convenienza del metano, anche in considerazione delle strategie dell'Unione Europea per una gestione sostenibile dei sistemi di trasporto.

A **livello economico**, il metano risulta avere un costo molto più basso² rispetto ad altri carburanti come il gasolio, a parità di efficienza e di prestazioni, e soprattutto offre una disponibilità di approvvigionamento molto ampia³.

A **livello ambientale**, con riferimento ai principali inquinanti, quali il materiale particolato e l'anidride carbonica, il metano risulta avere, in generale, valori di emissione più bassi⁴, grazie al modesto contenuto in carbonio e alla stabilità della sua molecola.

La convenienza di mercato e la diversificazione delle fonti energetiche, insieme ai vantaggi connessi alla riduzione delle sostanze inquinanti maggiormente all'attenzione del mondo scientifico, dei cittadini e degli organi di informazione, sono dunque i punti di forza del metano.

Per questo si auspica che il significativo sviluppo in atto in tutto il comparto (distribuzione e veicoli) e l'attuale manifesta considerazione a livello politico, amministrativo, normativo e fiscale possa confermarsi anche nel prossimo futuro a vantaggio di una diffusione più ampia che premi il contributo che il metano può fornire nel breve-medio termine, ai problemi di inquinamento e di uso sostenibile dell'energia. Il metano, cioè, può giocare un ruolo di primo piano come carburante di transizione verso soluzioni di lungo termine, quali il biogas e l'idrogeno. L'auspicato incremento della domanda di questo carburante, che presenta l'ulteriore vantaggio di non dover essere trasportato alla pompa in quanto viaggia in condotta, passa anche attraverso la

² Prezzi medi alla pompa (giugno 2007): metano = 0,789 euro/kg (1Kg di metano = 1,5 lt ca di benzina) , benzina = 1,362 euro/lt, gasolio = 1,171 euro/lt [Fonte: Ministero dello Sviluppo Economico, www.prezzibenzina.it].

³ Si stima che a livello mondiale le riserve di metano siano pari a quelle di petrolio e dureranno ai consumi attuali 65 anni [Fonte: O&G World Oil and Gas Review, 2007]. Un'altra fonte del metano è costituita dalla decomposizione dei rifiuti presenti in discarica.

⁴ Ciò non si verifica nel caso del materiale particolato per i veicoli euro IV diesel, nel caso degli ossidi di azoto per i veicoli euro II e III benzina ed euro IV, nel caso del biossido di azoto per gli LDV.

comunicazione sui benefici connessi all'utilizzo di veicoli a metano, le azioni di sostegno, quali gli interventi locali di limitazione della circolazione dei veicoli maggiormente inquinanti, nonché i sostegni del governo centrale, come interventi fiscali e incentivi finanziari e non finanziari all'acquisto e alla trasformazione di veicoli a metano.

4.2 Classificazione dell'area – Norme tecniche attuative RUE/PSC

Secondo il Piano Urbanistico Vigente, l'area interessata dall'intervento in oggetto è classificata come segue:

Foglio 100 mappale 184

RUE

- Sistema insediativo della produzione – NTA art. 100-2, 101-2, 102-2 RUE
- Destinazione d'uso SVI attrezzature di servizio alla viabilità - nta art. 105-2.6 RUE

PSC – Sistemi

- In parte Sistema insediativo dell'abitare - subsistema insediamenti contemporanei art. 12.2 NTA;
- In parte Sistema ambientale e delle dotazioni collettive – subsistema mitigazione e compensazione ambientale art. 10.5;
- in parte subsistema ferrovia e mobilità ciclabile – percorsi ciclabili di connessione territoriale art.11.2.3

PSC – Ambiti

- Territorio urbanizzato art. 14 NTA PSC
- In parte ambiti urbani consolidati art. 14.2 NTA PSC
- In parte ambiti per nuovi insediamenti art. 14.4 NTA PSC

PSC – Trasformazioni

- In parte aree di forestazione e compensazione idraulica – art. 16.1 NTA PSC
- In parte assi urbani e centralità – Art. 18.1; 18.2 NTA PSC
- Percorsi ciclabili di connessione urbana art. 16.9

PSC – Tutela storico culturale

- Dossi e rilevati art.25.2.5 NTA PSC
- Unità di paesaggio: U.P. delle Masserie

PSC – Vincoli idraulici

- Paleovalvei art. 26.1.5 NTA PSC
- Perimetro centro abitato

PSC – Classi dei suoli

- Centro urbano: posizione centro urbano art.28.3 NTA PSC
- In parte classe 3.A Aree ex standard - aree di riqualificazione o nuova urbanizzazione residenziale o terziaria e per realizzazione servizi art.28.1
- Diritti perequativi: 3.A Centro urbano mq/ha 1250

Foglio 100 mappali 968 e 850

RUE

- Aree Soggette a POC – NTA art. 100-5 RUE

PSC – Sistemi

- Sistemi: sistema ambientale e delle dotazioni collettive – subsistema mitigazione e compensazione ambientale art. 10.5
- Sistemi: sistema ferrovia e mobilità ciclabile – percorsi ciclabili di connessione territoriale art.11.2.3
- Piste ciclabili: Percorsi ciclabili di connessione territoriale
- Ciclabili urbane: Percorsi ciclabili di connessione urbana
- Forestazione-compensazione: aree di forestazione e comp.idraulica

PSC – Ambiti

- Territorio urbanizzabile art. 14 NTA PSC
- Ambiti per nuovi insediamenti art. 14.4 NTA PSC

PSC – Trasformazioni

- Aree di forestazione e compensazione idraulica – art. 16.1 NTA PSC
- Percorsi ciclabili di connessione urbana art. 16.9

PSC – Tutela storico culturale

- Unità di paesaggio: U.P. delle Masserie

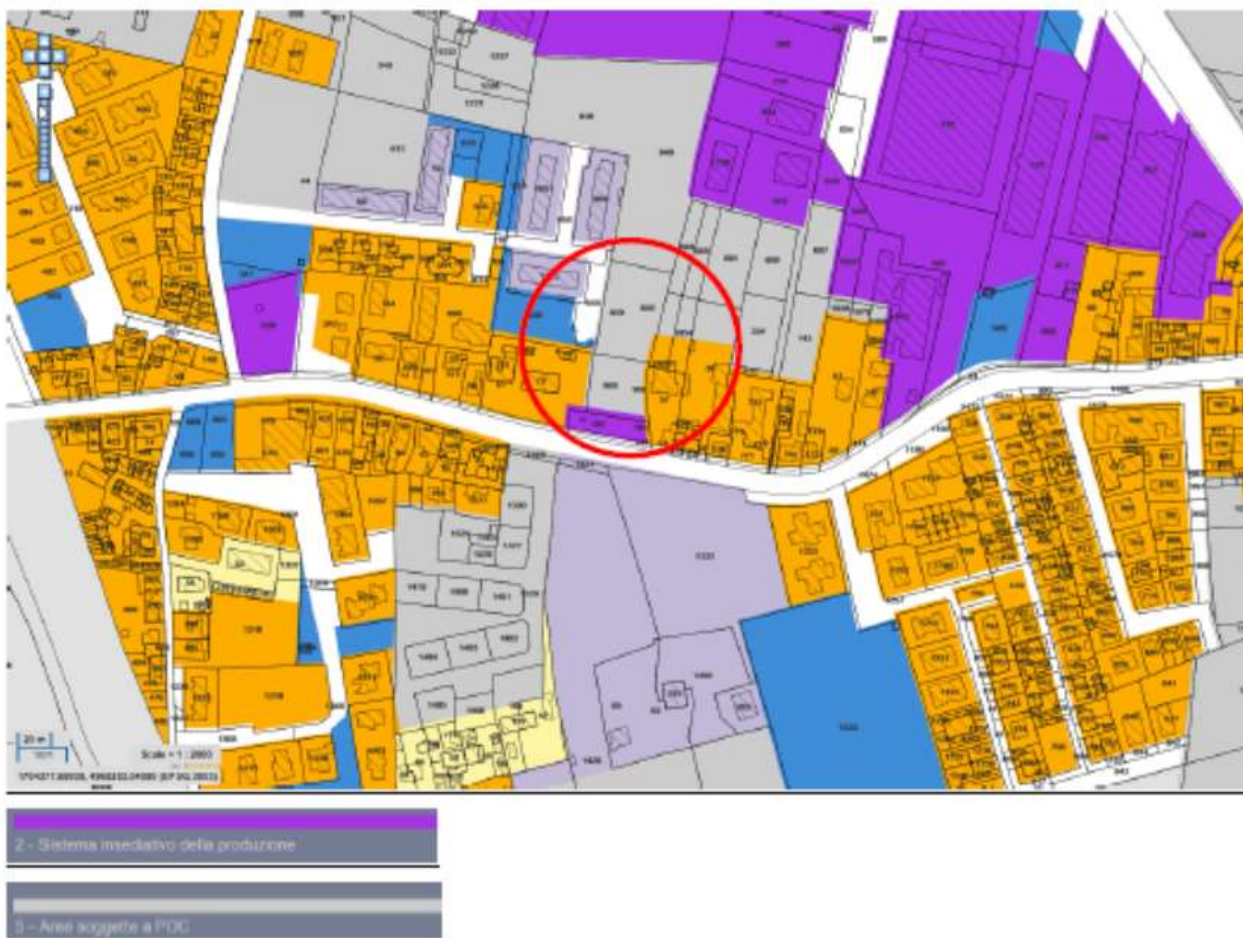
PSC – Vincoli idraulici

- Perimetro centro abitato

PSC – Classi dei suoli

- Centro urbano: posizione centro urbano art.28.3 NTA PSC
- Classe 3.A Aree ex standard - aree di riqualificazione o nuova urbanizzazione residenziale o terziaria e per realizzazione servizi art.28.1
- Diritti perequativi: 3.A Centro urbano mq/ha 1250

RUE - Tav. 1 - rapporti di copertura e di verde



ESTRATTO NTA RUE

art. 100 – Indice di Copertura e Rapporto di Verde

2. Sistema insediativo della produzione

Sulle aree così individuate, il RUE non prevede limiti all'indice di copertura (IC) e al rapporto di verde (Rv), fatto salvo quanto previsto al successivo punto 2.1.42

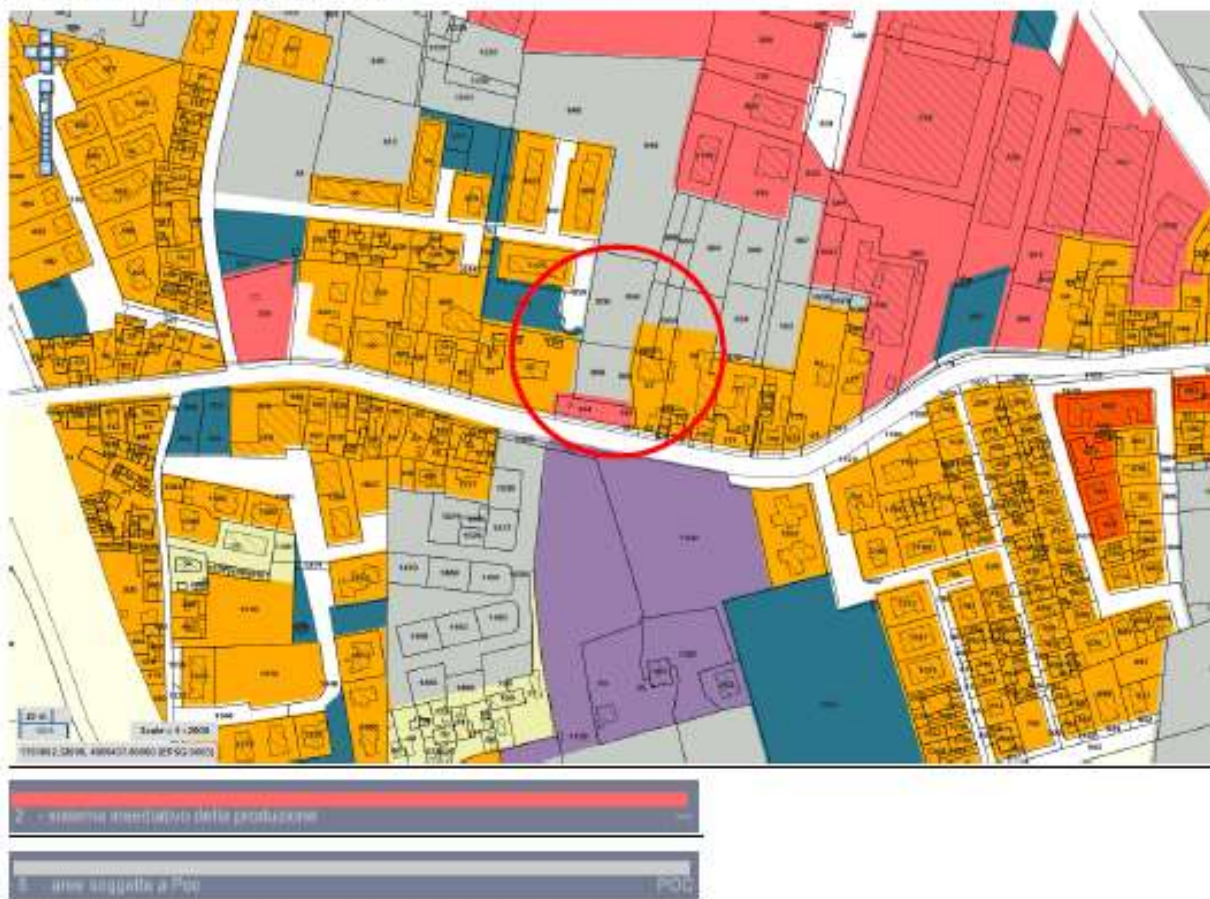
5. Aree soggette a POC

Per tali aree, fino all'eventuale inserimento in un POC, per gli interventi, ove consentiti ai sensi del presente RUE, sono stabiliti i seguenti parametri:

- superficie coperta SCO: ampliamento una tantum 50 mq complessivi per l'intero lotto;
- rapporto di verde Rv minimo 20%.

Dopo la scadenza dei termini di attuazione previsti dalla relativa convenzione di attuazione, sono fatte salve le previsioni dei PUA che non siano in contrasto con il vigente PSC, a condizione che siano state interamente realizzate e collaudate le opere pubbliche e le opere di urbanizzazione previste a carico dei soggetti attuatori nella convenzione medesima.

RUE - tav. 2 - altezze degli edifici



ESTRATTO NTA RUE

art. 101 – Altezza degli edifici

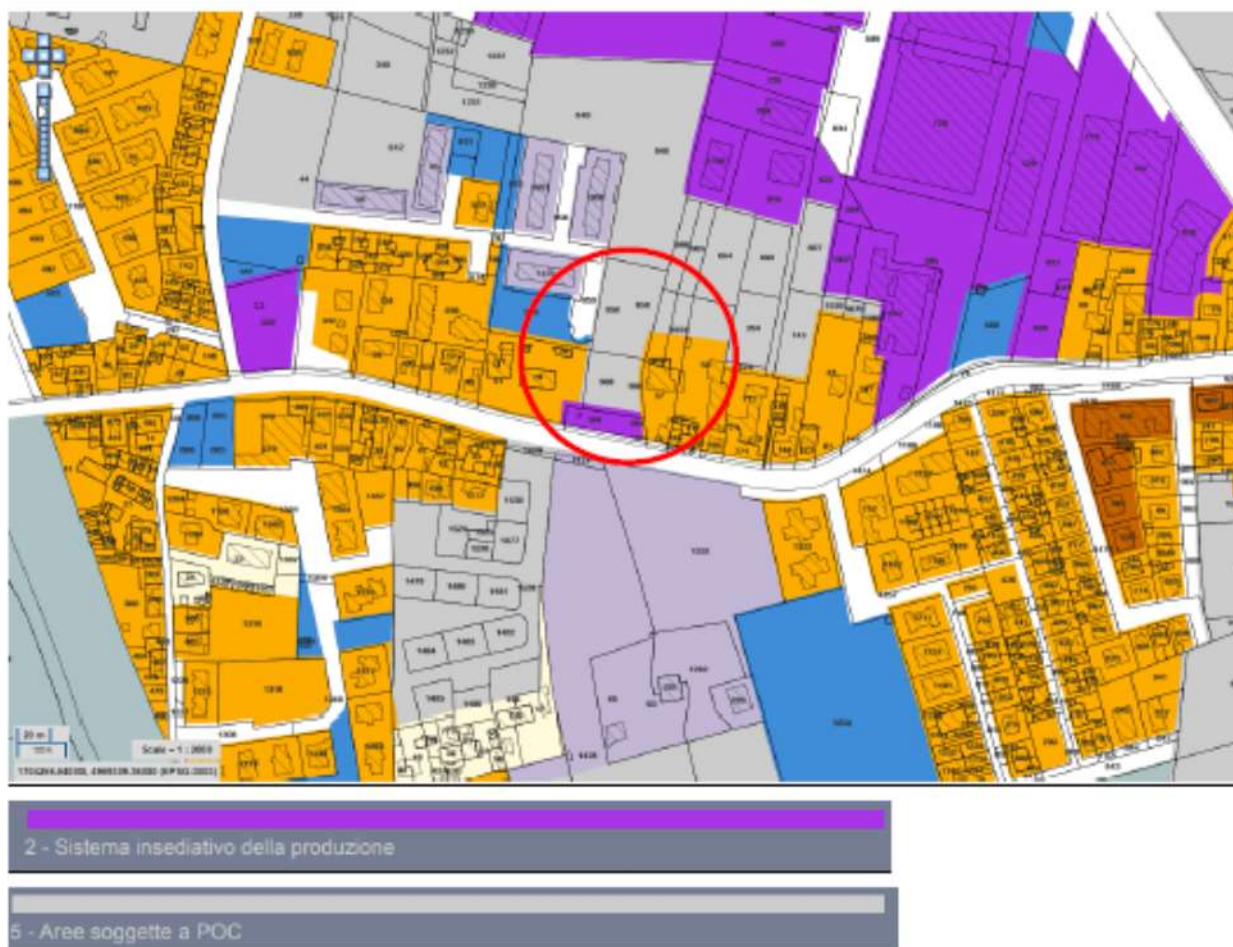
2. Sistema insediativo della produzione

Nel Sistema insediativo della produzione non sono previsti limiti di altezza.

5. Aree soggette a POC

Per tali aree, fino all'eventuale inserimento in un POC, non saranno ammessi interventi che comportino aumento del numero dei piani fuori terra, fatta salva la realizzazione di volumi tecnici. Dopo la scadenza dei termini di attuazione previsti dalla relativa convenzione di attuazione, sono fatte salve le previsioni dei PUA che non siano in contrasto con il vigente PSC, a condizione che siano state interamente realizzate e collaudate le opere pubbliche e le opere di urbanizzazione previste a carico dei soggetti attuatori nella convenzione medesima

RUE - tav. 3 - densità edilizie



ESTRATTO NTA RUE

art. 102 – Densità edilizia

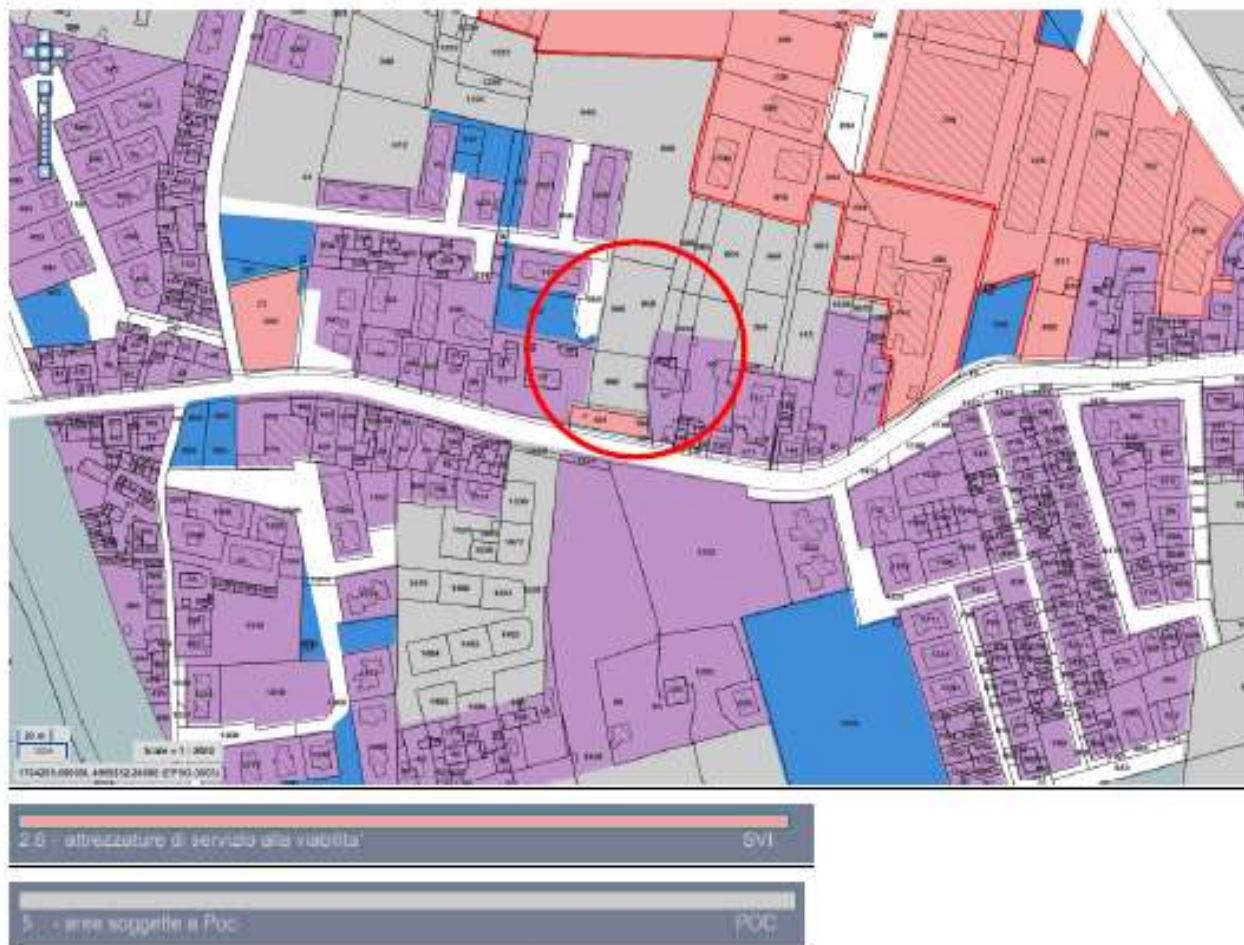
2. Sistema insediativo della produzione

Sulle aree così individuate il RUE, con l'obiettivo di ottimizzare l'utilizzo di territorio e di favorire la conservazione e lo sviluppo delle attività esistenti, prevede di incrementare le densità. A tal fine sui lotti esistenti all'interno di tali aree, non sono previsti limiti di densità edilizia; fanno eccezione le aree produttive all'interno della zona A di tutela dei piani di rischio degli aeroporti di cui al successivo art. 119.3, nella quale sono ammessi esclusivamente interventi di recupero o sostituzione degli edifici esistenti e ampliamenti degli stessi con aumento (una tantum) del 20% della superficie utile SU esistente, nonché quelle all'interno della zona B di tutela dei medesimi piani di rischio, nelle quali la densità edilizia ammissibile è limitata a 0,7 mq/mq. E' altresì fatto salvo quanto previsto al successivo punto 2.1.61

5. Aree soggette a POC

Per tali aree, fino all'eventuale inserimento in un POC, non saranno ammessi interventi che comportino aumento della densità edilizia IF. Dopo la scadenza dei termini di attuazione previsti dalla relativa convenzione di attuazione, sono fatte salve le previsioni dei PUA che non siano in contrasto con il vigente PSC, a condizione che siano state interamente realizzate e collaudate le opere pubbliche e le opere di urbanizzazione previste a carico dei soggetti attuatori nella convenzione medesima.

RUE - tav. 4 - destinazioni d'uso



ESTRATTO NTA RUE

Art. 105 – Destinazioni d'uso

2.6 Attrezzature di servizio alla viabilità – SVI

Nelle aree così individuate sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:

3a. Artigianato di servizio limitato alle attività di manutenzione automezzi;

6c. Distribuzione di carburanti;

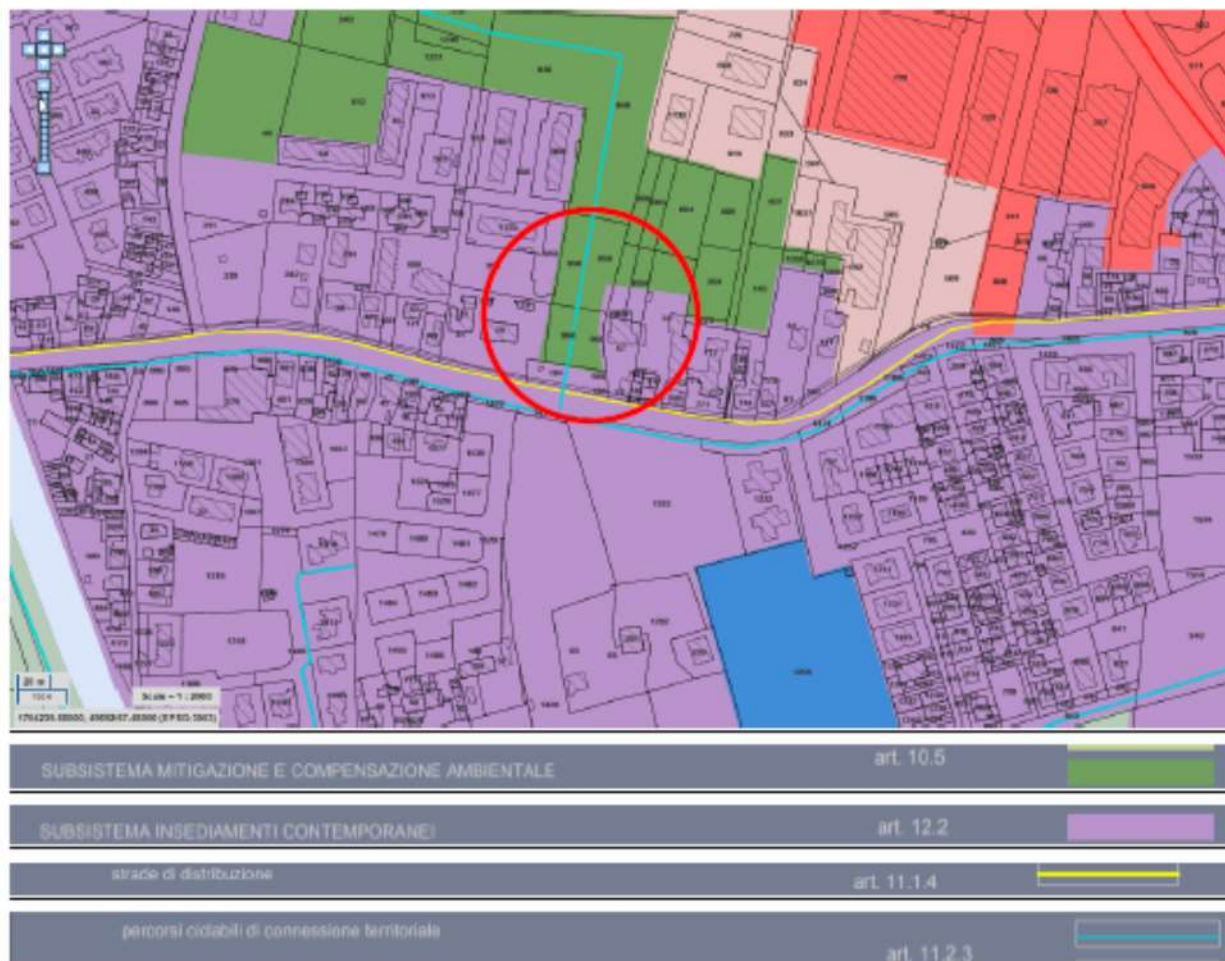
6d. Servizi per la somministrazione di alimenti e bevande.

5. Aree soggette a POC

Per tali aree, fino all'eventuale inserimento in un POC, non sono ammessi mutamenti della destinazione d'uso con passaggio fra diversi raggruppamenti, come definiti al precedente art. 80, che comporti aumento della quantità complessiva delle dotazioni territoriali richieste ai sensi del precedente art. 81.

Dopo la scadenza dei termini di attuazione previsti dalla relativa convenzione di attuazione, sono fatte salve le previsioni dei PUA che non siano in contrasto con il vigente PSC, a condizione che siano state interamente realizzate e collaudate le opere pubbliche e le opere di urbanizzazione previste a carico dei soggetti attuatori nella convenzione medesima.82

PSC – TAVOLA 4.1 I SISTEMI



PSC – ESTRATTO NTA

art. 10.5. Sub-sistema: mitigazione e compensazione ambientale

1. Il subsistema "mitigazione e compensazione ambientale" è composto dalle aree e dagli spazi prevalentemente liberi da edificazione, collocati a ridosso delle infrastrutture rilevanti e delle aree urbanizzate.

2. Alle aree di questo subsistema il PSC affida il ruolo di mitigare e compensare l'impatto delle principali infrastrutture e delle aree produttive esistenti e di favorire un più corretto funzionamento del sistema idraulico, nonché di accrescere l'assorbimento della CO2 al fine di rispettare gli obiettivi regionali e provinciali in attuazione degli obiettivi di Kyoto. Per realizzare questi obiettivi il PSC prevede:

a. il rimboschimento delle aree per le quali è ipotizzato un ruolo di filtro fra i tessuti produttivi e quelli residenziali e fra questi e le infrastrutture, quali:

- l'area a nord della frazione di Cassana compresa tra via Modena, l'inceneritore e l'area della PMI;
- l'area tra la ferrovia per Bologna e i tessuti edilizi della parte ovest di via Bologna;
- l'area compresa tra l'Ospedale di Cona, gli ambiti residenziali e le nuove infrastrutture;
- l'area verde parallela alla via Padova;
- l'area compresa tra la zona industriale del Petrolchimico e Pontelagoscuro.

b. la realizzazione di casse di espansione per il sistema idraulico in corrispondenza di alcuni nodi strategici quali:

- fascia parallela alla via Ferraresi;
- area a ridosso di via Wagner;
- area fra Cona e l'ospedale;
- area ad ovest del casello autostradale Ferrara nord.

3. indirizzi Per tali aree il RUE, i POC e gli altri strumenti di gestione del territorio dovranno prevedere:

- la realizzazione e il mantenimento delle formazioni boschive con particolare attenzione alle specie da piantare e alle possibilità di utilizzo del materiale vegetale;
- la realizzazione delle aree per la sicurezza idraulica con particolare attenzione ai materiali vegetali da utilizzare, alle conformazioni del terreno (con preferenza per vasche poco profonde e di ampia superficie) e alle modalità di accesso alle aree stesse.

4. indirizzi Nelle aree appartenenti al sub-sistema "Mitigazione e compensazione ambientale" i POC potranno motivatamente prevedere la realizzazione delle dotazioni territoriali previste nei sub-sistemi "Città verde" e "Attrezzature collettive".

art. 12.2. Sub-sistema: insediamenti contemporanei

1. Il sub-sistema degli "insediamenti contemporanei" è costituito, pur con molteplici variazioni, dai tessuti urbani della città. I principali tessuti insediativi riconoscibili all'interno di questo sub-sistema sono caratterizzati da:

- reticoli più o meno regolari di strade con edifici isolati sul lotto, secondo una regola programmata di iterazione del lotto, e piccoli spazi aperti pubblici spesso di risulta;
- aggregazioni libere di edifici collettivi (torri, barre e schiere) svincolati dai tracciati e disposti su grandi spazi aperti pubblici, sovente esito di progetti unitari, dotati di una autonoma riconoscibilità e di spazi pubblici più consistenti;
- edilizia continua costruita su isolati di dimensione e densità variabile che presentano spesso un affaccio diretto sulla strada e, verso l'interno, spazi aperti di dimensione variabile (cavedi, corti, giardini, orti e parchi). Una quota considerevole dei piani terra di questa edilizia è occupata da attività commerciali, terziarie e di piccolo artigianato, in parte da box per automobili. Il sub-sistema è caratterizzato dalla prevalenza della funzione residenziale, anche se sono presenti ridotte quote di commercio e servizi, per la maggior parte localizzati ai piani terra degli edifici lungo strada o in singoli manufatti isolati.

2. Obiettivo del PSC per questo subsistema, che rappresenta la maggior parte dello spazio abitato della città, è quello di completare e riqualificare i tessuti urbani esistenti e di dotarli dei servizi, degli spazi aperti e delle connessioni al sistema ambientale adeguati.

3. indirizzi A tal fine il RUE e i POC dovranno prevedere:

- l'adeguamento delle dotazioni di servizi primari alle esigenze delle diverse aree;
- la riqualificazione dei tessuti urbani esistenti attraverso un attento progetto degli spazi pubblici; particolare attenzione dovrà essere posta alla costituzione di luoghi di connessione per ricollegare i tessuti residenziali attualmente divisi da assi stradali e infrastrutture;

- la valorizzazione degli spazi delle strade residenziali anche attraverso un utilizzo carrabile limitato e delle sezioni stradali adeguate;
- una elevata permeabilità degli spazi aperti privati e pubblici con particolare riguardo a quelli dei nuovi interventi;
- un adeguamento delle reti e dei sottoservizi agli usi previsti.

art. 11.2.3. Percorsi ciclabili.

1. Questo componente del subsistema è costituito dalla rete di percorsi ciclabili che collega la città con i principali centri del forese, e le diverse parti della città tra loro.

2. I percorsi ciclabili previsti dal PSC si articolano in:

a. percorsi di connessione territoriale (Primaro, destra e sinistra; PoEurovelo; Poatello; Volano, destra e sinistra; Burana) e di collegamento urbano;

b. percorsi di connessione ambientale.

3. Il PSC si pone l'obiettivo di realizzare una connessione ciclabile tra le varie parti del territorio con particolare attenzione all'accessibilità alle attrezzature e ai servizi collettivi.

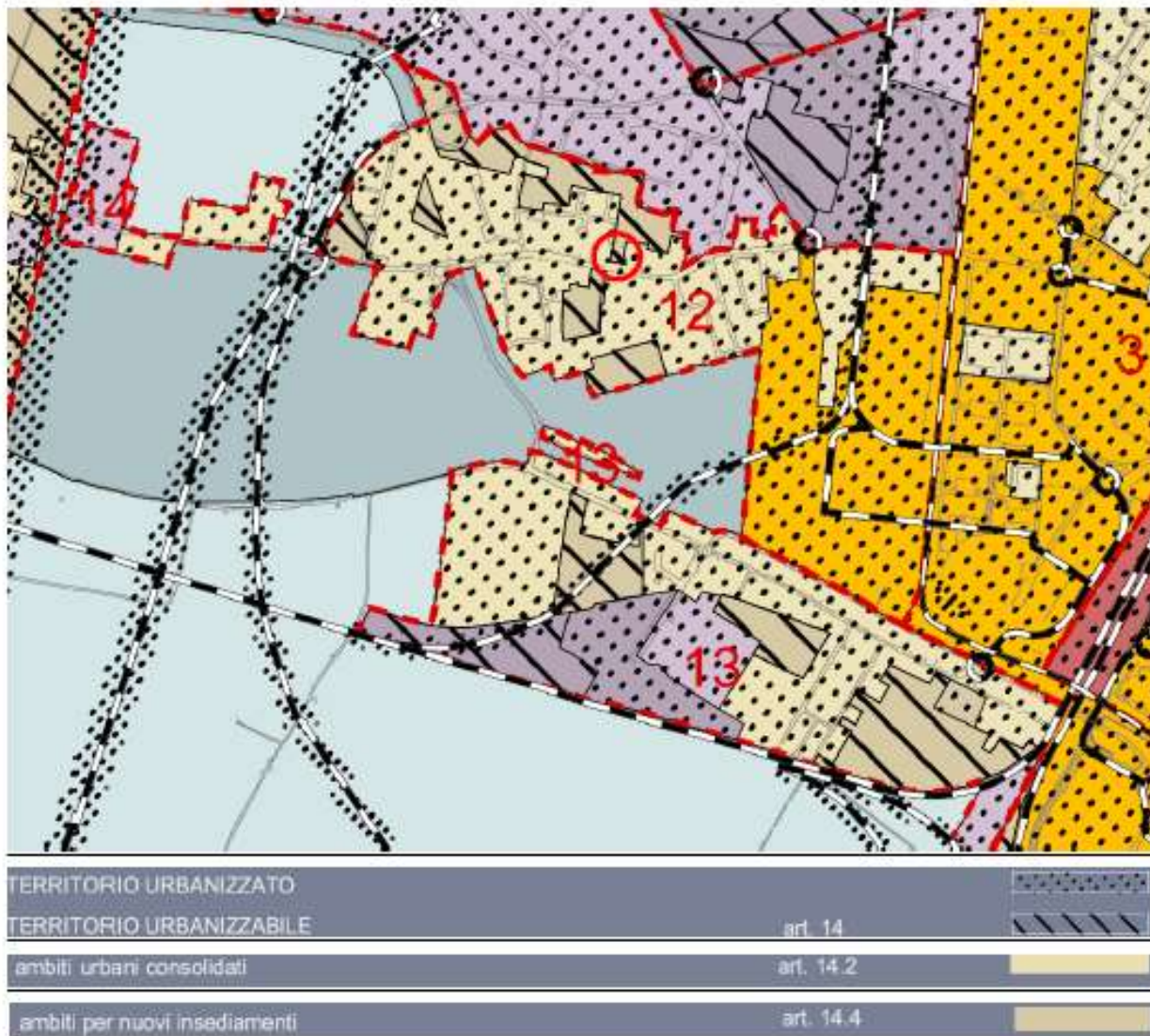
4. Indirizzi A tal fine il RUE e i POC dovranno prevedere di:

- completare la rete di percorsi ciclabili, realizzandone i tratti mancanti e sistemando quelli esistenti favorendone la continuità e la riconoscibilità rispetto al ruolo individuato; estendere, in particolare, i percorsi ciclabili e ciclo-pedonali di avvicinamento alle scuole (percorsi sicuri casa-scuola) e sugli itinerari a più elevata frequentazione; va previsto, ove possibile, l'uso dei manufatti stradali esistenti;

- favorire il trasporto integrato metropolitana-bicicletta per valorizzare entrambe come modalità alternative ai collegamenti tra le diverse parti del territorio e di accesso alle più importanti attrezzature urbane (ad est: ospedale di Cona; a nord: Parco Bassani, ecc.).

5. Indirizzi Per la realizzazione delle azioni di promozione della mobilità ciclabile di cui all'art. 19 del PTRQA, verrà istituito un apposito capitolo di spesa, finanziato anche con parte degli introiti provenienti dalle sanzioni amministrative riscosse a seguito di violazioni al Codice della Strada.

PSC – TAVOLA 4.2 GLI AMBITI



PSC – ESTRATTO NTA

Art. 14.2 - Ambiti urbani consolidati.

1. Gli ambiti urbani consolidati rappresentano le parti di territorio totalmente o parzialmente edificate, che presentano un livello di qualità urbana e ambientale tale da non richiedere interventi complessi di riqualificazione.
2. indirizzo Negli ambiti così individuati il RUE persegue il mantenimento e la qualificazione degli attuali livelli dei servizi e delle dotazioni territoriali, il miglioramento delle condizioni di salubrità dell'ambiente urbano, la qualificazione funzionale ed edilizia degli edifici esistenti, un'equilibrata integrazione tra la funzione abitativa e le attività economiche e sociali con essa compatibili; a tal fine il RUE conferma la destinazione ad attrezzature e spazi collettivi delle aree pubbliche o asservite ad uso pubblico e destinate a verde pubblico, parco, parcheggio pubblico, piazza, galleria.

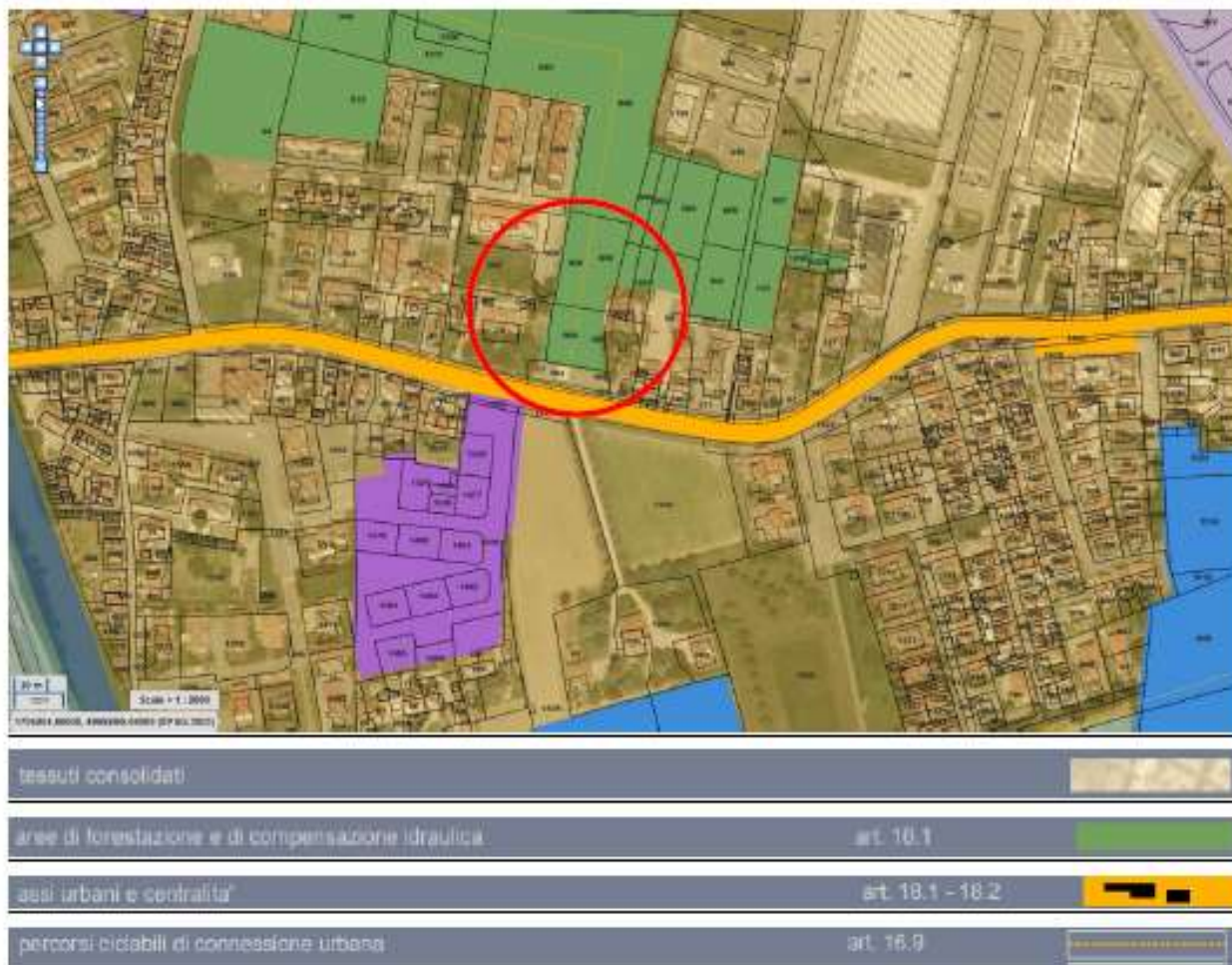
3. direttiva Nei tessuti urbani così individuati gli obiettivi relativi ai sistemi e subsistemi vanno perseguiti favorendo la qualificazione funzionale ed edilizia attraverso interventi di recupero, ampliamento, sopraelevazione e completamento nonché attraverso il cambio della destinazione d'uso.

Art. 14.4 - Ambiti per i nuovi insediamenti.

1. Gli ambiti per i nuovi insediamenti sono costituiti dalle parti del territorio oggetto di trasformazione intensiva, sia in termini di nuova urbanizzazione per l'espansione del tessuto urbano, che in termini di sostituzione di rilevanti parti dell'agglomerato urbano. Gli ambiti per i nuovi insediamenti sono caratterizzati dalla equilibrata compresenza di residenza e di attività sociali, culturali, commerciali e produttive con essa compatibili. La tavola 4.2 individua tali ambiti.

2. I nuovi complessi insediativi sono sottoposti a progettazione unitaria, al fine di programmare l'esecuzione dei manufatti e l'attivazione delle diverse funzioni previste, assicurando la contestuale realizzazione delle dotazioni territoriali ad essi connessi. Gli ambiti per i nuovi insediamenti sono soggetti ai POC, i quali definiscono, in conformità a quanto previsto nelle diverse discipline del PSC e nelle specifiche Schede degli Ambiti, i nuovi insediamenti da attuarsi nel rispettivo arco temporale di attuazione.

PSC – TAVOLA 5.1 TRASFORMAZIONI



PSC – ESTRATTO NTA

art. 16.1 - Aree di forestazione e di compensazione idraulica

1. Comprendono le aree boscate che il PSC finalizza alla mitigazione ambientale e alla costruzione di fasce di continuità ecologica e le aree destinate a contenere i volumi d'acqua eccedenti le capacità di raccolta della rete di scolo esistente. Tali aree possono essere considerate anche elementi di continuità naturalistica.

2. Le formazioni boschive dovranno essere chiuse e con caratteri di forte naturalità per consentire il recupero dell'equilibrio biologico e il filtraggio degli inquinanti aerei. A tal fine si prevede il ricorso a formazioni arboree miste con elevato grado di copertura (70-80%). Le aree di forestazione non potranno consentire la fruizione libera. Nei casi di limitazione all'impianto di alberature (ad esempio lungo le strade) si può prevedere, per i tratti interessati, il ricorso all'impianto di arbusteti-cespuglieti con le stesse caratteristiche di copertura e di inaccessibilità. Le formazioni boschive potranno avere carattere produttivo con la garanzia di mantenere nel tempo i caratteri dell'impianto iniziale.

2 bis. I tracciati delle piste ciclabili, ovunque possibile, saranno corredati di adeguate alberature ai fini dell'ombreggiamento. Le aree residuali risultanti dalla rettifica dei tracciati viari saranno piantumate con alberature di alto fusto.

3. Le aree per la compensazione idraulica vanno realizzate come aree ribassate quanto necessario a contenere i volumi d'acqua previsti. Gli invasi vanno adeguatamente collegati alla rete idrografica esistente. Gli invasi dovranno essere protetti, in particolare per garantire le condizioni di sicurezza e di accessibilità adeguati. A tal fine il RUE dovrà definire le regole per la realizzazione degli invasi ponendo particolare attenzione alla progettazione della piantumazione e dei bordi.

art. 16.9 - Percorsi ciclabili di connessione urbana

1. Individuano i principali collegamenti ciclabili tra le diverse parti della città.

2. Vanno realizzati garantendo la continuità dei percorsi e la garanzia delle connessioni tra le diverse attrezzature pubbliche.

3. Particolare attenzione dovrà essere posta alle opportunità di collegamento con gli altri elementi dell'intermodalità (fermate della metropolitana, dei mezzi pubblici, parcheggi, ecc.).

4.3 Richiesta di variante urbanistica

Una parte della superficie interessata dall'ampliamento del distributore carburanti è attualmente classificate come "Aree soggette a POC" non rientranti all'interno del POC 1 (scaduto) e né nel POC 2.

Ai sensi dell'art. 14 delle NTA del POC 2:

"Art. 14 - Aree escluse dai POC 1. Gli interventi nelle aree, la cui attuazione sia demandata al POC dal vigente PSC, che non sono comprese nel 1° POC, né nel presente POC2, sono disciplinati dal RUE vigente e s.m.i. e, in particolare, dagli artt. 100.5, 101.5, 102.5, 105.5, 120.14 delle NTA del RUE medesimo."

Per tali aree, la strumentazione urbanistica vigente impone stringenti limitazioni alla realizzazione di interventi edilizi, fino all'inserimento in un eventuale POC.

Pertanto, la realizzazione del potenziamento del distributore carburanti in oggetto necessita di una richiesta di variante alla strumentazione urbanistica vigente al fine di ampliare la superficie adibita a "sistema insediativo della produzione" ovvero della superficie individuata come "distributore carburanti".

4.4 Verifica di coerenza con altri piani e programmi

La verifica di coerenza con altri piani e programmi pertinenti costituisce parte integrante del Rapporto Ambientale previsto dal D.Lgs 4/2008 All. VI lett. a. La verifica di coerenza dovrebbe riguardare tutti i piani sovraordinati e quelli di settore sopravvenuti, ma poiché per la VALSAT del 2° POC tale confronto è stato esteso anche ai piani settoriali che trattano tematiche che il PSC ha espressamente demandato ai POC, sarà fatto anche per il presente Rapporto ambientale.

Come per la VAL.S.A.T. oggetto di integrazione, il confronto è stato effettuato con i seguenti piani:

➤ Contesto Regionale:

- **PTA** – Piano di tutela delle acque (approvato in data 21/12/2005);
- **PRIT98** – Piano Regionale Integrato dei Trasporti (approvato in data 22/12/1998);

- **PAIR2020** – Piano Aria integrato Regionale 2020 (adottato con delibera n. 115 del 11/04/2017;

➤ **Contesto Provinciale:**

- **POIC** – Piano Operativo per gli Insediamenti Commerciali (approvato in data 28/07/2010); Variante di adeguamento alla Legge 27/2012 approvata con delibera C.P. 38/2016;
- **PLERT** – Piano Provinciale di localizzazione dell'emittenza radiotelevisiva (approvato in data 24/03/2010);
- **PTRQA** – Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria (approvato in data 27/02/2008).

4.4.1 Verifica di coerenza con il PTA

Il **Piano di Tutela delle Acque** (PTA), è lo strumento regionale volto a raggiungere gli obiettivi di qualità ambientale nelle acque interne e costiere della Regione e a garantire un approvvigionamento idrico sostenibile nel lungo periodo.

Gli obiettivi generali che si prefigge il Piano si possono così riassumere:

1. attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;
2. conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari utilizzazioni;
3. perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
4. mantenere la capacità naturale di auto depurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;
5. mantenere il deflusso minimo vitale per le acque superficiali e l'azzeramento del deficit idrico sulle acque sotterranee.

In relazione a questi obiettivi va detto che viene garantita l'invarianza idraulica dell'intervento attraverso la realizzazione di un invaso di accumulo interrato e di una trincea disperdente in grado di stoccare temporaneamente un volume d'acqua minimo di 70 mc (vedi Studio di compatibilità idraulica allegato al progetto).

4.4.2 Verifica di coerenza con il PRIT98

La pianificazione dei trasporti a livello regionale è affidata al **Piano Regionale Integrato dei Trasporti** (PRIT), strumento attraverso il quale la Regione stabilisce indirizzi e direttive per le politiche regionali sulla mobilità e fissa i principali interventi e le azioni prioritarie da perseguire nei diversi ambiti di intervento. La Regione ha avviato il percorso per l'elaborazione del nuovo PRIT2025⁵, ma allo stato attuale è ancora vigente il PRIT98⁶.

⁵ Con deliberazione n. 1073 dell'11/07/2016 la Giunta regionale ha approvato il documento preliminare del PRIT2025, con gli elaborati relativi al "Quadro Conoscitivo" e al Rapporto preliminare.

⁶ 2° PIANO OPERATIVO COMUNALE. Elaborato 4 - RAPPORTO AMBIENTALE DI ValSAT adottato con delibera consiliare PG. 56423 del 12/06/2017), p. 28.

La Variante urbanistica in oggetto non prevede azioni di scala tale da poter essere messa a confronto con gli obiettivi di carattere regionale definiti nel PRIT.

Il PRIT98, all'interno delle politiche di gestione della mobilità urbana, individua il potenziamento dell'uso della bicicletta tra le azioni specifiche che gli Enti locali devono realizzare.

Coerentemente con questo obiettivo, il progetto di potenziamento del distributore carburanti esistente prevede la realizzazione di un collegamento ciclabile in ottemperanza alle previsioni ed agli indirizzi contenuti nel PSC vigente. La Variante in esame prevede in generale delle modifiche con interesse a livello di quartiere e quindi irrilevanti rispetto agli obiettivi della programmazione regionale.

4.4.3 Verifica di coerenza con il PAIR2020

Il **Piano Aria Integrato Regionale** (PAIR), piano di livello regionale per il risanamento dell'aria, è lo strumento con il quale la Regione mette in campo le misure necessarie a rientrare nei valori limite fissati dall'Unione Europea da qui al 2020.

Sulla base delle valutazioni emerse dal quadro conoscitivo, relativamente alle situazioni di superamento dei valori limite, ai contributi emissivi dei diversi settori e ambiti territoriali, allo studio degli scenari emissivi e di qualità dell'aria, sono stati identificati gli ambiti di intervento e le misure ad essi collegate su cui il piano deve indirizzare prioritariamente le proprie azioni, prescrizioni e risorse.

Gli ambiti d'intervento prioritari individuati per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria sono:

- A. Le città, la pianificazione e l'utilizzo del territorio
- B. Trasporti e mobilità
- C. Energia
- D. Attività produttive
- E. Agricoltura
- F. Acquisti verdi nelle Pubbliche Amministrazioni (Green Public Procurement - GPP)
- G. Ulteriori misure: applicazione del principio del saldo zero
- H. Misure sovra-regionali.

Per quello che riguarda l'ambito d'intervento A - Le città, la pianificazione e l'utilizzo del territorio, che è attinente alla pianificazione urbanistica di livello comunale, le linee d'azione previste nella Relazione del Piano si possono sintetizzare in:

- consumare e impermeabilizzare meno suolo;
- ridurre l'estensione delle reti (acqua, luce, gas) garantendo in questo modo minori dispersioni;
- ridurre l'impatto da traffico dovuto agli spostamenti casa-lavoro e casa-studio e alle esigenze di accesso ai servizi in ambito urbano;
- riqualificare e potenziare le piste ciclabili e le dotazioni accessorie;
- riqualificare e incrementare le aree verdi urbane e periurbane.

La presente Variante prevede il potenziamento di un distributore di carburanti in via Modena, passando dai 865mq, dello stato di fatto, ai 3.003mq di Superficie Fondiaria dello stato di progetto. Questo comporterà un inevitabile incremento della superficie impermeabilizzata. Da quanto riportato nello studio di compatibilità idraulica, emerge che il peggioramento, dal punto di vista dell'impatto idraulico dell'intervento in progetto rispetto alla situazione attuale, è di "modesta entità".

La Variante prevede la realizzazione di una connessione ciclopedonale fra la via Modena e la via Fenil Nuovo, per una lunghezza totale di circa 57m, il tutto all'interno del terreno di proprietà. Inoltre, è prevista la realizzazione di un filare arboreo.

Le altre linee d'azione previste del PAIR2020 non sono oggetto di azioni specifiche nel presente Piano. In definitiva, per quanto di sua competenza e data la sua natura, la presente Variante risulta coerente con il PAIR2020.

4.4.4 Verifica di coerenza con il POIC

Il Piano Operativo Insediamenti Commerciali della Provincia di Ferrara è stato approvato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n°80/63173 del 28/07/2010 ai sensi della L.R. 20/00 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio", con particolare riferimento agli artt. 20 (pianificazione generale comprensiva della pianificazione settoriale), 27 (procedimento di approvazione del P.T.C.P.) e 14 (conferenze e accordi di pianificazione). Con l'approvazione della legge 24 marzo 2012 n° 27 la normativa dello Stato ha stabilito il divieto a limitare la libera iniziativa d'impresa, se non per motivate ragioni di tutela della salute, dell'ambiente, del paesaggio, del patrimonio artistico e culturale, della sicurezza, della libertà e dignità umana. Si è reso pertanto necessario l'aggiornamento del POIC vigente, che ha comportato l'adozione di una Variante il 07 aprile 2014 con Delibera del Consiglio Provinciale n°29; con Delibera C.P. n°71 del 28 ottobre 2015 sono state formulate le controdeduzioni alle osservazioni e alle riserve regionali pervenute. La Variante è stata definitivamente approvata con delibera C.P. 38/2016.36

L'intervento non prevede l'insediamento di attività commerciali, pertanto non esistono le premesse per poter fare una verifica di coerenza con il POIC.

4.4.5 Verifica di coerenza con il PLERT

Il Piano di localizzazione delle Emittenze radiotelevisive della Provincia di Ferrara è stato approvato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n°31/15329 del 24/03/2010 ai sensi dell'art. 3 della L.R. 30/2000 e s.m.i..

Il PLERT demanda alla pianificazione comunale la scelta delle aree in cui localizzare gli impianti per l'emittenza radio-televisiva: "Qualora il Comune sia già dotato degli strumenti urbanistici previsti dalla L.R. 20/2000, i perimetri dei siti esistenti da confermare e le relative aree di attenzione sono individuati e disciplinati nel Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE); i perimetri dei siti di nuova previsione e le relative aree di attenzione sono previsti e disciplinati nel Piano Operativo Comunale (POC)" (art. 8 comma 4).

Attualmente all'interno dell'area di progetto non vi sono installazioni di impianti radiotelevisivi e non vi sono previsioni di nuove installazioni, pertanto non sussistono incoerenze con il PLERT.

Nel caso in cui si dovesse presentare tale necessità, ciò dovrà avvenire in coerenza col PLERT stesso.

4.4.6 Verifica di coerenza con il PTRQA

Il Piano di Tutela e Risanamento della qualità dell'aria, è stato approvato nel febbraio del 2008, quindi prima dell'approvazione del PSC, e pertanto la coerenza con questo Piano è già stata fatta nella ValSAT del PSC, alla quale si rimanda per un confronto tra gli obiettivi dei due piani.

Il PTRQA all'articolo 25 contiene gli "Indirizzi per la pianificazione in materia di qualità dell'aria":

1. Il PSC, il POC, i PUA, il RUE e loro varianti, sulla base dei rispettivi contenuti definiti dalla LR 20/00, attuano le disposizioni di cui al comma 1 attraverso:

- a) una localizzazione di nuovi insediamenti tale da contenere la domanda di mobilità e incentivare l'utilizzo di una mobilità alternativa al mezzo privato (trasporto pubblico su gomma, forme aggregate di trasporto anche commerciale, trasporto su rotaia);
- b) strategie di pianificazione, nella localizzazione delle aree, idonee a contenere la dispersione degli insediamenti residenziali, produttivi, commerciali;
- c) la progressiva eliminazione della dispersione insediativa degli impianti produttivi, anche con linee di incentivazione al trasferimento di attività e/o di volumi edilizi incongrui con gli ambiti di insediamento;
- d) la definizione di distanze minime degli insediamenti dalle fonti emissive di notevole entità, comprese le infrastrutture di trasporto, idonee alla riduzione della popolazione esposta, attenendosi in linea di massima al principio di non approvare nuove previsioni urbanistiche che prevedano la realizzazione di nuovi insediamenti residenziali, sanitari o scolastici a distanze (calcolate su proiezione orizzontale) inferiori alle seguenti:
 - m 50 dal confine stradale delle strade extraurbane, esistenti o progettate, classificate come rete di base di interesse regionale, della viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale e delle strade classificate come strade di scorrimento;
 - m 150 dal confine stradale delle strade extraurbane, esistenti o progettate, classificate come rete autostradale e "grande rete" di interesse nazionale/regionale;
- e) la connessione degli insediamenti, sia residenziali che produttivi, con la rete ciclabile e ciclo/pedonale;
- f) la previsione di dotazioni territoriali, ecologiche e ambientali finalizzate a realizzare gli standard di qualità urbana (art. A-6 L.R. n. 20/2000) con particolare riferimento alla qualità dell'aria.

L'intervento recepisce, per quanto di sua competenza, i contenuti dell'art. 25 delle NTA del PTRQA. La realizzazione della pista ciclabile garantisce la coerenza con il punto "e" (connessione

degli insediamenti, sia residenziali che produttivi, con la rete ciclabile e ciclo/pedonale), mentre la realizzazione del filare arboreo, della vasca di laminazione in aggiunta alla trincea disperdente, necessaria per il rispetto dell'invarianza idraulica, e il potenziamento del distributore esistente con l'aggiunta del metano quale carburante garantisce la coerenza con il punto "f" (la previsione di dotazioni territoriali, ecologiche e ambientali finalizzate a realizzare gli standard di qualità urbana con particolare riferimento alla qualità dell'aria).

In definitiva l'intervento risulta coerente con il PTRQA.

5 VERIFICA DI CONFORMITÀ AI VINCOLI E PRESCRIZIONI

La LR 24/2017 prescrive all'art. 37 che nella ValSAT di ciascun piano urbanistico debba essere contenuto un apposito capitolo, denominato "Verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni", nel quale si deve dare atto analiticamente che le previsioni del piano siano conformi ai vincoli e prescrizioni che gravano sull'ambito territoriale interessato e che precludono, limitano o condizionano l'uso o la trasformazione del territorio, derivanti, oltre che dagli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti, dalle leggi, dai piani sovraordinati, generali o settoriali, e dagli atti amministrativi di apposizione di vincoli di tutela.

Le scelte progettuali del presente Variante sono in linea con gli aspetti degli strumenti urbanistici vigenti: PSC, RUE e POC.

Di seguito le categorie di vincolo con evidenziate le interferenze tra le previsioni della presente Variante e i vincoli e prescrizioni.

PSC approvato

- Edifici insediamenti e infrastrutture di interesse storico
 - Dossi e rilevati art. NTA 25.2.5;
- Vincoli idraulici e idrogeologici
 - Paleoalveo art. NTA 26.1.5;

RP – POC – RUE

- "RP5- Coordinamento RUE-POC – Tavola dei vincoli – Beni culturali e ambientali" e "RP6- Coordinamento RUE-POC – Tavola dei vincoli – Rispetti e regole per le trasformazioni"
 - Dossi fluviali art. NTA 107-1.1;
 - Zona tampone Unesco art. NTA 107-2.2;
 - Aree demandate a POC ma escluse dai POC - Art. 14 POC2.

6 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

La Valutazione degli impatti mira a verificare se l'intervento è in linea con i principi sui quali si basa il concetto di sostenibilità. Di seguito vengono riportati, suddivisi per matrice ambientale, i criteri specifici di sostenibilità, condivisi a livello internazionale; vengono, inoltre, incrociati questi target con gli interventi previsti dalla Variante.

Aria

La Variante non prevede insediamento di nuove attività che comportino significative e/o particolari emissioni atmosferiche ma un potenziamento di un'attività esistente. Nella fattispecie si tratta di un distributore carburanti esistente, per il quale è prevista la realizzazione di un impianto a metano per autotrazione, con alimentazione da condotta. L'introduzione del metano potrebbe aumentare il parco autoveicoli alimentati con questo tipo di carburante a scapito dei classici carburanti (gasolio e benzina), contribuendo in questa maniera ad una riduzione delle emissioni di Nox, PM10 e COV (Composti organici volatili).

Rumore

I livelli di pressione sonora riscontrabili nell'area di indagine pre-intervento sono essenzialmente riconducibili al traffico veicolare (auto e veicoli pesanti) transitante su via Modena. I ricettori esposti alla possibile rumorosità proveniente dalla sorgente sonora oggetto di valutazione sono costituiti da edifici a destinazione d'uso residenziale che si estendono su due o tre piani fuori terra. Il potenziamento dell'area distribuzione carburante OIL esistente a Ferrara (FE), Via Modena 112, con prodotto metano, il cui compressore sia caratterizzato da una potenza sonora non superiore a $L_w=87.5$ dB(A) ed il relativo traffico indotto, non comporterà il superamento dei rispettivi limiti acustici di zona.

Acque superficiali e sotterranee, risorse idriche

Il fabbricato sarà dotato di canali di gronda poste sul prospetto est del fabbricato. Esse saranno collegate al sistema degli scarichi idrici del piazzale. La copertura del fabbricato avrà idonea pendenza in modo da favorire lo scolo delle acque meteoriche verso i canali di gronda.

È previsto un adeguamento dell'impianto fognario mediante la realizzazione di un nuovo impianto di trattamento delle acque meteoriche di dilavamento del piazzale, come meglio specificato nella relazione dedicata; le acque nere prodotte all'interno del fabbricato saranno convogliate, mediante tubazioni in PVC, alla fognatura comunale.

L'impermeabilizzazione di nuove porzioni di suolo è mitigata dalla realizzazione di un apposito invaso di accumulo interrato e da una trincea disperdente, questi garantiranno il principio di invarianza idraulica.

Suolo e sottosuolo

In relazione al target S.2 - Riduzione delle cause di impoverimento, degrado del suolo (contaminazione, consumo e impermeabilizzazione) va osservato che l'intervento va a consumare suolo agricolo. Per l'ampliamento del piazzale carburanti nella vicina particella 968 è necessario realizzazione un riporto di terreno per livellare piazzale (dislivello m $1.2 \div 1.8$) con materiale certificato proveniente dall'esterno del cantiere. Inoltre, per quanto riguarda l'impermeabilizzazione del suolo, va osservato che viene rispettato il principio dell'invarianza idraulica attraverso la realizzazione di un adeguato invaso di accumulo interrato e da una trincea disperdente. Per maggiori informazioni relative all'idoneità dell'area, dal punto di vista geologico e sismico, si rimanda alla relazione geologica

Tutela storica, culturale e paesaggio

L'area oggetto d'intervento non coinvolge ambiti e manufatti di interesse storico e paesaggistico.

Il mappale 184, posto più a sud in vicinanza di via Modena, rientra marginalmente in un'area di Dossi fluviali (art. NTA 107-1.1); questo ospita sul proprio sedime l'impianto di distribuzione esistente. Mentre i mappali 850, 968 e la restante parte del mappale 184 rientrano in Zona tampone Unesco art. NTA 107-2.2.

La Variante prevede, inoltre, un intervento di mitigazione e compensazione ambientale mediante realizzazione di un filare arboreo.

Patrimonio naturalistico (flora e fauna)

L'intervento non coinvolge aree di particolare interesse naturalistico, inoltre data la distanza e la tipologia degli interventi, sono da escludere possibili interferenze con i siti Natura 2000. Il più vicino è situato a circa 4200m verso nord (IT4060016 - Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico).

Rifiuti

L'intervento non tratta la materia della gestione dei rifiuti.

Mobilità

In relazione al target M.2 - Aumento dell'offerta di soluzioni alternative all'auto privata (rete e frequenza del trasporto pubblico, percorsi ciclopeditoni, etc.) è prevista la realizzazione di una connessione ciclopeditona fra la via Modena e la via Fenil Nuovo, per una lunghezza totale di circa 57m, il tutto all'interno del terreno di proprietà.

Energia

Le nuove opere di progetto verranno realizzate basandosi su criteri di sostenibilità ambientale, al fine di ridurre i possibili impatti negativi di tale trasformazione, ponendosi tra gli obiettivi il raggiungimento di un migliore livello di benessere ambientale e la riduzione dei consumi energetici complessivi.

Modelli insediativi, struttura urbana, economica e sociale

In relazione al target U.5 - Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente di vita (salubrità, sicurezza dei cittadini), l'introduzione del metano potrebbe aumentare il parco autoveicoli alimentati con questo tipo di carburante a scapito dei classici carburanti (gasolio e benzina), contribuendo in questa maniera ad una riduzione delle emissioni di Nox, PM10 e COV (Composti organici volatili) e quindi migliorare la salubrità ambientale.

Turismo

L'intervento non ha ricadute sull'aumento dell'offerta del turismo sostenibile, sullo sviluppo di nuove imprese e posti di lavoro mirati alla sostenibilità del settore o la riduzione della pressione antropica su aree turistiche.

Industria

L'intervento prevede il potenziamento di un impianto carburanti esistente, mediante l'introduzione del metano per autotrazione.

Agricoltura

L'intervento coinvolge in parte un'area attualmente ad uso agricolo: la mappa dell'Uso del suolo (2014) descrive l'area come "Aree incolte urbane".

Elettromagnetismo

l'intervento non prevede alcuna forma di inquinamento elettromagnetico o di esposizione per la popolazione.

7 MONITORAGGIO DEL PIANO

Come espresso nelle diverse Relazioni specialistiche allegate al progetto e come sintetizzato nel presente documento, non sono emersi elementi che possano pregiudicare la realizzazione del Piano-Variante, né fattori di rilevante impatto.

In relazione alla tipologia di intervento e al ridotto impatto ambientale, si propone un monitoraggio soprattutto durante la fase di cantiere, che è anche quella che potrebbe manifestare le maggiori criticità nei confronti dei criteri specifici (Target) di sostenibilità precedentemente analizzati (esempio un incremento del traffico veicolare, del rumore dovuto alle lavorazioni di cantiere). Mentre in fase di gestione andrà monitorato periodicamente (vedi normativa di settore) la componente acqua in particolare la qualità delle acque di dilavamento piazzale, mediante delle analisi chimiche periodiche.

8 SINTESI NON TECNICA

Nel presente Rapporto Ambientale, al fine di determinare gli effetti sull'ambiente della Variante urbanistica richiesta, si è proceduto, come definito nell'allegato VI del D.lgs. 4/08, alla verifica di coerenza con altri piani e programmi, alla definizione delle criticità ambientali e dei vincoli che insistono sul territorio, alla valutazione degli impatti, in relazione agli obiettivi di sostenibilità e alla definizione di indicatori per il monitoraggio degli effetti attesi.

La verifica con il RUE-PSC ha evidenziato che una parte della superficie interessata dall'ampliamento del distributore carburanti è attualmente classificate come "Aree soggette a POC" non rientranti all'interno del POC 1 (scaduto) e né nel POC 2. Dall'analisi della normativa emerge che per la realizzazione del potenziamento del distributore carburanti in oggetto è necessita una richiesta di variante alla strumentazione urbanistica vigente al fine di ampliare la superficie adibita a "sistema insediativo della produzione" ovvero della superficie individuata come "distributore carburanti".

La verifica con gli altri piani, date anche le dimensioni ridotte della Variante di interesse prettamente locale, non ha evidenziato alcun elemento di incoerenza.

L'analisi delle criticità ambientali è stata svolta in modo da verificare se l'intervento è in linea con i principi sui quali si basa il concetto di sostenibilità, andandoli a incrociare con gli interventi previsti dalla Variante.

Per quanto riguarda la definizione dei possibili impatti e le misure da attuare per minimizzarli, la Variante urbanistica:

- in relazione alla qualità dell'aria, l'introduzione del metano potrebbe aumentare il parco autoveicoli alimentati con questo tipo di carburante a scapito dei classici carburanti (gasolio e benzina), contribuendo in questa maniera ad una riduzione delle emissioni di Nox, PM10 e COV (Composti organici volatili).
- in relazione al consumo di suolo, l'ampliamento prevede oltre all'area già urbanizzata l'utilizzo di una porzione della adiacente particella attualmente destinata a prato. Sarà necessario realizzazione un riporto di terreno per livellare piazzale (dislivello m 1.2 ÷ 1.8) con materiale certificato proveniente dall'esterno del cantiere. Inoltre, per quanto riguarda l'impermeabilizzazione del suolo, va osservato che viene rispettato il principio dell'invarianza idraulica attraverso la realizzazione di un adeguato invaso di accumulo interrato e da una trincea disperdente;
- in relazione al rumore, la relazione acustica ha evidenziato per il potenziamento dell'area distribuzione carburante OIL esistente a Ferrara (FE), in via Modena 112, con prodotto metano, il cui compressore sia caratterizzato da una potenza sonora non superiore a $L_w=87.5$ dB(A) ed il relativo traffico indotto, non comporterà il superamento dei rispettivi limiti acustici di zona;
- in relazione al rischio geotecnico e sismico è emerso, in via precauzionale, non ostante il valore della velocità sismica V_s sia di poco superiore al limite di categoria, inserire il sito in oggetto di studio nella Categoria di Sottosuolo C;
- in relazione alle acque superficiali e sotterranee, risorse idriche, si prevede di mettere in opera una trincea di altezza pari a 1.5m, larga 2 m e di lunghezza 30 m la quale avrà una portata di filtrazione totale di 0.8 l/s e una trincea disperdente con un volume d'invaso d'acqua di 24 mc. Inoltre per garantire invarianza idraulica verrà realizzato un invaso di laminazione e accumulo interrato. È previsto un adeguamento dell'impianto fognario mediante la realizzazione di un nuovo impianto di trattamento delle acque meteoriche di dilavamento del piazzale, come meglio specificato nella relazione dedicata; le acque nere prodotte all'interno del fabbricato saranno convogliate, mediante tubazioni in PVC, alla fognatura comunale;
- in relazione al patrimonio naturalistico, l'intervento non coinvolge aree di particolare interesse naturalistico poste ad una adeguata distanza dai siti Natura 2000;
- in relazione al paesaggio, per limitare l'impatto del nuovo distributore di carburanti è stata prescritta la realizzazione di un filare alberati ad alto fusto e la realizzazione di un collegamento ciclabile tra via Fenil Nuovo e via Modena. L'area oggetto d'intervento non coinvolge ambiti e manufatti di interesse storico e paesaggistico. Il mappale 184, posto più a sud in vicinanza di via Modena, rientra marginalmente in un'area di Dossi fluviali (art.

NTA 107-1.1); questo ospita sul proprio sedime l'impianto di distribuzione esistente. Mentre i mappali 850, 968 e la restante parte del mappale 184 rientrano in Zona tampone Unesco art. NTA 107-2.2;

In relazione alla tipologia di intervento e al ridotto impatto ambientale, si propone un monitoraggio soprattutto durante la fase di cantiere, che è anche quella che potrebbe manifestare le maggiori criticità nei confronti dei criteri specifici (Target) di sostenibilità precedentemente analizzati (esempio un incremento del traffico veicolare, del rumore dovuto alle lavorazioni di cantiere). Mentre in fase di gestione andrà monitorato periodicamente (vedi normativa di settore) la componente acqua in particolare la qualità delle acque di dilavamento piazzale, mediante delle analisi chimiche periodiche.

Ferrara, 27/04/2020



dott.for.amb. Cristian Frassinelli