PSC TERRED'ACQUA

COMUNE DI SALA BOLOGNESE

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

PSC

RAPPORTO AMBIENTALE VAS-VALSAT

PSC/V

Sindaco
Valerio Toselli

responsabile di progetto: arch. Carla Ferrari

consulenti e collaboratori:
analisi socio-economiche e scenari demografici: CDS soc.coop e arch. Rudi Fallaci
sistema insediativo: arch. Luca Biancucci, arch. Chiara Biagi, arch. Guido Pongiluppi, dott. Paolo Trevisani
persistenze storiche: arch. Enrico Guaitoli Panini
archeologia: Museo Archeologico Ambientale di San Giovanni in Persiceto
geologia, geomorfologia, sismica e idraulica: dott. geol. Valeriano Franchi, dott.ssa geol. Stefania Asti, ing. Adelio Pagotto
mobilità e traffico: ing. Fabio Cerino, ing. Francesco Mazza (Airis srl)
rumore e qualità dell'aria: dott.ssa Francesca Rametta, ing. Irene Bugamelli, (Airis srl)
aspetti energetici: p.i. Lorena Zanni
territorio rurale (agricoltura, paesaggio, ecosistemi): dott. Salvatore Giordano, arch. Camilla Alessi (Airis srl)
dott. Stefano Lin, dott.ssa Cinzia Morsiani (Centro Agricoltura Ambiente)
consulenza giuridica:avv. Lorenzo Minganti

Ufficio di Piano e Comitato tecnico Associazione Terre d'Acqua
arch. Carla Ferrari, p.a. Ivan Passuti, dott.ssa urb. Alida Spuches
Comune di Anzola Emilia: dott. geol. Davide Fornalè, arch. Romolo Sozzi
Comune di Calderara di Reno: arch. Angelo Premi, ing. Mauro Lorrai, dott.ssa urb. Emanuela Bison,
geom. Sandra Campagna, geom. Pedrini Roberta, geom. Ennio Benedetto, geom. Sabrina Saetti, p.e. Cristina Grandi
Comune di Crevalcore: geom. Michele Bastia, geom. Mirna Quaglieri,
geom. Michele Tattini, dott.ssa Giulia Sala
Comune di Sala Bolognese: arch. Maria Grazia Murru, geom. Manuel Bergonzini
Comune di San Giovanni in Persiceto: ing. Valerio Bonfiglioli, geom. Melissa Candini,
arch. Elena Lazzari, arch. Silvia Manelli,
Comune di Sant'Agata Bolognese: geom. Davide Scacchetti, geom. Claudia Masi

ASSOCIAZIONE INTERCOMUNALE TERRE D'ACQUA

ASSOCIAZIONE INTERCOMUNALE TERRED'ACQUA

P.S.C.

VAS-VALSAT

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE
RAPPORTO AMBIENTALE DEL PSC

INDICE

1.	PREMESSA	pag. 2
2.	GLI OBIETTIVI E LE POLITICHE-AZIONI DEL PSC	pag. 5
3.	LA VAS-VALSAT COME VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA'	pag. 5
4.	LE SCHEDE DI VAS-VALSAT	pag. 9
5.	La VAS-VALSAT con riferimento alle componenti del Quadro Conoscitivo	pag. 11
	5.1 Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale con riferimento al sistema delle infrastrutture per la mobilità	pag. 12
	5.2 Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale con riferimento alla componente "suolo-sottosuolo-acque"	pag. 26
	5.3 Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale con riferimento alla componente "rumore e qualità dell'aria"	pag. 55
	5.4 Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale riferimento alla componente "agricoltura-paesaggio-ecosistemi"	pag. 86
	5.5 Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale riferimento al sistema delle dotazioni territoriali	pag. 134
6.	LA TABELLA "VERIFICA DI COERENZA"	pag. 141
7.	IL PIANO DI MONITORAGGIO DEL PSC E GLI INDICATORI PER IL MONITORAGGIO	pag. 142

Allegati:
SCHEDE D'AMBITO
SCHEDE CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

1. PREMESSA

Ai sensi dell'art. 11 del Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 (Disposizioni integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale"), la fase di valutazione (VAS) è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano siano presi in considerazione durante la fase preparatoria del piano ed anteriormente alla sua approvazione.
Ai sensi dell'art. 13 dello stesso Decreto n. 4/2008 deve essere predisposto un Rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano.
Nel **Rapporto Ambientale** devono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano stesso.
I contenuti del Rapporto Ambientale sono definiti all'allegato VI del Decreto n. 4/2008.
La procedura prevede che la proposta di piano sia comunicata all'autorità competente (in questo caso la Provincia di Bologna). La comunicazione comprende il rapporto ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso. Dalla data di pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 14, comma 1 del Decreto, decorrono i tempi dell'esame istruttorio e della valutazione. La proposta di piano o programma ed il rapporto ambientale sono altresì messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi.

L'art. 2 della Legge regionale E.R. 13 giugno 2008, n. 9 "Disposizioni transitorie in materia di Valutazione Ambientale Strategica" e la successiva LR 6/2009, con le modifiche introdotte all'art. 5 della LR 20/2000, stabiliscono che **la VAS** per i piani urbanistici previsti dalla L.R. n. 20 del 2000 **è costituita dalla valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale (ValSAT)** di cui all'articolo 5 della medesima legge (come modificato dalla LR 6/2009), **integrata dagli adempimenti e fasi procedimentali previsti dal D.Lgs. n. 152/2006** non contemplati dalla L.R. n. 20 del 2000.

Alla luce dei nuovi dispositivi legislativi sopra richiamati, si può riconoscere un parallelismo tra i contenuti della VALSAT ai sensi della LR 20/2000 e la VAS richiesta dalla legislazione nazionale.
Infatti, l'art. 5 della LR 20/2000 (modificato dalla LR 6/2009), stabilisce che "... *i Comuni, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, nell'elaborazione ed approvazione dei propri piani prendono in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani, provvedendo alla Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) degli stessi, in conformità alla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 (Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente) e alla normativa nazionale e regionale di recepimento della stessa*."
L'art. 5 della LR 20/2000, stabilisce inoltre che "... *A tal fine, nel documento preliminare e in un apposito documento di ValSAT, costituente parte integrante del piano adottato ed approvato, sono individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 4 e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano. Gli atti con i quali il piano viene approvato danno conto, con la dichiarazione di sintesi, degli esiti della ValSAT, illustrano come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano e indicano le misure adottate in*

merito al monitoraggio."

Richiamando i contenuti dell'art. 13 del Decreto Legislativo 4/2008, "Redazione del Rapporto Ambientale", la prima fase di redazione dello stesso (comma 1) è una sorta di Rapporto Preliminare che può essere paragonato alla "VALSAT preliminare" sul Documento Preliminare di PSC.
Si ritiene pertanto che durante la Conferenza di pianificazione si sia svolta la fase di consultazione di cui all'art. 11 c. 3 del D.Lgs 4/2008, tra la Provincia, i Comuni e gli altri soggetti competenti in materia ambientale. Sulla base di un rapporto preliminare dei possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano (Valsat preliminare), la consultazione è stata finalizzata alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel successivo Rapporto ambientale (Vas-Valsat del PSC), che sono parte integrante dei Contributi espressi dagli Enti competenti in materia ambientale e dalla Provincia di Bologna.

Il PSC dei Comuni dell'Associazione Intercomunale Terred'acqua ha infatti completato la fase preliminare della Conferenza di Pianificazione che si è conclusa nell'ultima seduta del 24.07.2008, con la sottoscrizione del verbale conclusivo che conferma la sostanziale condivisione del Quadro Conoscitivo, degli obiettivi e delle scelte del Documento Preliminare e della Valsat preliminare (da intendersi quindi anche come Rapporto Preliminare di VAS), a cui può fare seguito l'elaborazione del PSC.
L'elaborazione del PSC dei Comuni dell'Associazione Intercomunale Terred'acqua si avvale della procedura di **VAS-VALSAT (Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale)** come processo di accertamento preventivo degli effetti sul territorio delle previsioni di piano di cui viene valutata l'ammissibilità secondo criteri di sostenibilità ambientale e territoriale.
Lo svolgimento di tale attività è richiesto anche dalla LR 20/2000, per assicurare che le scelte di piano relative alle trasformazioni del suolo presentino un bilancio complessivo positivo, cioè comportino un miglioramento della qualità del territorio, sotto il profilo ambientale, insediativo e funzionale.
Per questa ragione, la legge da una parte afferma la necessità che i contenuti del PSC siano coerenti con le caratteristiche del territorio e con i conseguenti limiti e condizioni per lo sviluppo sostenibile, secondo quanto definito dal Quadro Conoscitivo; dall'altra stabilisce che l'intero processo di elaborazione delle previsioni del piano sia accompagnato da una attività di analisi e verifica, che evidenzi i potenziali impatti delle scelte operate ed individui le misure idonee ad impedirli ridurli o compensarli, prevedendo che detta attività sia esposta in una apposita relazione, che costituisce parte integrante del piano.
Di conseguenza, il PSC deve essere accompagnato da una Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT), che, nel caso specifico assume il valore di VAS (Valutazione Ambientale Strategica).
In questa fase la VAS-VALSAT, oltre a chiarire il processo di selezione delle scelte fondamentali del piano, in termini di risposta alle criticità ed ai fabbisogni rilevati in sede di Quadro Conoscitivo, provvede per ciascuna delle più significative previsione del piano a dar conto della valutazione analitica di tutti i prevedibili effetti che la stessa può comportare ed alla specifica indicazione delle eventuali misure compensative che dovranno accompagnare la sua attuazione.
La VAS-VALSAT è tesa ad evidenziare i complessivi effetti che l'insieme delle politiche e delle azioni previste dal PSC intendono perseguire, fornendo le indicazioni circa gli impatti negativi che le stesse possono eventualmente produrre e le misure che si rendono di conseguenza necessarie per mitigare o compensare tali impatti.
Se si parte dal presupposto che la **valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale**

non è solo un obbligo imposto dalla legge, da liquidare con una relazione finale di *assoluzione delle scelte*, ma è uno strumento importante che accompagna lo staff di pianificazione durante tutto il processo di costruzione del PSC, dalla formazione del Quadro Conoscitivo alla stesura finale del PSC, allora è evidente che la Valsat diventa un *abito mentale* che, a partire dagli elementi strutturali del territorio (le invarianti), aiuta ad orientare direttamente, di volta in volta, le scelte del piano, escludendo da subito le scelte non coerenti con gli obiettivi fissati ed in contrasto con le finalità di salvaguardia degli elementi strutturali del territorio. Se indossiamo questo *abito mentale* per l'intero processo di piano, le valutazioni di sostenibilità ambientale e territoriale finiscono per coincidere, per buona parte, con le stesse motivazioni poste a fondamento delle soluzioni progettuali individuate e gli esiti della Valsat si traducono in prescrizioni per l'attuazione degli interventi o in "condizioni" che si devono verificare prima che si possa procedere all'attivazione di un determinato intervento, secondo quanto puntualmente riportato nelle specifiche Schede d'ambito, in termini di "misure per impedire o ridurre gli impatti negativi".

2. GLI OBIETTIVI E LE POLITICHE-AZIONI DEL PSC

La metodologia seguita per la valutazione di coerenza del PSC presuppone che siano preliminarmente definiti gli obiettivi generali e specifici del PSC e le politiche-azioni proposte per il raggiungimento di tali obiettivi, che sono riportati nella Relazione del PSC.
Alla VAS-VALSAT compete di stabilire la coerenza generale del piano e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.
La valutazione è finalizzata a fornire specifiche indicazioni e condizionamenti per eliminare e/o mitigare le interazioni e gli effetti negativi.
La valutazione è stato sviluppata dallo stesso gruppo interdisciplinare che ha redatto il Quadro Conoscitivo. In particolare, ogni responsabile di componente del QC ha definito gli obiettivi e le politiche-azioni del PSC, per quanto di competenza.

3. LA VAS-VALSAT COME VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA'

Le scelte del PSC sono state definite sulla base del Quadro Conoscitivo ed in particolare della valutazione circa le criticità riscontrate e dei limiti e condizioni alla trasformazione del territorio, riportate nelle tavole di Sintesi del Quadro Conoscitivo *"Emergenze, criticità, limiti e condizioni alle trasformazioni" (QC.sintesi)*, con particolare riferimento:
- al "sistema delle infrastrutture per la mobilità",
- alla componente "suolo-sottosuolo-acque",
- alla componente "rumore e qualità dell'aria",
- alla componente "agricoltura-paesaggio-ecosistemi",
- al "sistema delle dotazioni territoriali.

Tali scelte sono finalizzate alla piena valorizzazione e salvaguardia delle risorse ambientali, culturali e paesaggistiche presenti, in coerenza con le linee programmatiche fissate dalla pianificazione sovraordinata e con gli obiettivi indicati dalla LR 20/2000.
La Valsat è stata costruita avendo a riferimento gli elementi di criticità ed i limiti e le condizioni alle trasformazioni evidenziate dal Quadro Conoscitivo e riportate nelle due tavole di Sintesi del Quadro Conoscitivo.
Le tavole di Sintesi del Quadro Conoscitivo *(QC.sintesi)* consentono di cogliere, in una visione unitaria, tutti gli elementi di emergenza e di criticità ed i limiti e condizioni alle trasformazione evidenziati dalle analisi delle singole componenti sviluppate nel Quadro Conoscitivo e costituisce una base conoscitiva e interpretativa indispensabile per la redazione del Rapporto Ambientale di Vas-Valsat del PSC.
Le tavole di Sintesi sono state organizzate in modo da poter cogliere, con immediatezza, sia gli elementi escludenti che gli elementi che condizionano le trasformazioni del suolo, selezionati dalle tavole delle diverse componenti del Quadro Conoscitivo.
Le legende delle tavole di Sintesi sono infatti state conformate in modo da riconoscere la singola componente del Quadro Conoscitivo che ha evidenziato l'elemento di emergenza o criticità selezionato, in modo da poter consentire i necessari approfondimenti.

La VAS-VALSAT è stata sviluppata come percorso di avvicinamento delle scelte del PSC e comprende una valutazione di compatibilità delle scelte di piano, siano esse di natura infrastrutturale che insediative.

Con specifico riferimento per le scelte di carattere insediativo, tale valutazione di compatibilità è stata svolta con una metodologia di incrocio delle informazioni, resa possibile dall'ausilio del GIS (Sistema Informativo Geografico), che rende immediatamente

visibile la compatibilità, o meno, della scelta insediativa con il contesto di intervento.
Assumendo, come riferimento, gli elementi di criticità ed i limiti e le condizioni alle trasformazioni evidenziate dal Quadro Conoscitivo e riportate nelle due tavole di Sintesi del QC, sono stati sottoposti a verifica gli ambiti che, in base a considerazioni di carattere urbanistico-territoriale, sono stati individuati come ambiti di possibile localizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o di servizio o come ambiti di possibile localizzazione di nuovi insediamenti produttivi e sono stati confermati solo quelli che, in base alla **matrice di compatibilità**, non risultano interessati in modo rilevante da **Elementi escludenti o fortemente condizionanti le previsioni insediative** ovvero da **Elementi che generano condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi**.
La **matrice di compatibilità** incrocia il dato cartografico relativo alla perimetrazione degli ambiti di possibile trasformazione urbana, tenendo distinti quelli per usi residenziali e/o di servizio da quelli per usi produttivi, con gli elementi escludenti o condizionanti le trasformazioni del territorio, derivabili dal Quadro Conoscitivo (QC/sintesi), articolati nel modo seguente:

Elementi escludenti o fortemente condizionanti le previsioni insediative

Aree soggette a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004
Principali complessi architettonici storici non urbani
Aree di riequilibrio ecologico
Zone di tutela naturalistica
Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale
Rete Natura 2000: Zone di protezione speciale (ZPS), Siti di importanza comunitaria (SIC)
Sistema forestale e boschivo
Maceri
Zone umide
Alvei attivi e invasi dei bacini idrici
Fasce di tutela fluviale
Fasce di pertinenza fluviale
Aree di ricarica della falda: settore di tipo D
Pozzi acquedottistici e relative zone di tutela assoluta
Aree per la realizzazione di interventi idraulici
Casse di espansione
Aree ad alta probabilità di inondazione
Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso
Limiti di rispetto delle infrastrutture viarie e ferroviarie
Limiti di rispetto degli elettrodotti
Limiti di rispetto dei depuratori
Limiti di rispetto cimiteriali
Zone di rischio areoportuale
Zona di danno degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante

Elementi che generano condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi

Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica
Aree di concentrazione dei materiali archeologici
Aree di potenziale rischio archeologico
Tutela archeologica della via Emilia
Zone di tutela degli elementi di centuriazione

Ambiti di particolare interesse storico
Aree interessate da Partecipanze e Consorzi Utilisti
Sistema della rete ecologica
Fascia di tutela delle acque pubbliche ai sensi del D.Lgs. 42/2004
Fasce di rispetto dei pozzi ad uso acquedottistico
Aree di ricarica della falda: settore di tipo B
Aree caratterizzate da vulnerabilità dell'acquifero elevata o estremamente elevata
Dossi e paleodossi
Aree potenzialmente inondabili
Zone areoportuali soggette al Codice della Navigazione
Area di salvaguardia urbanistica areoportuale
Zona di attenzione degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante
Edifici soggetti a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004
Edifici e manufatti di interesse storico-architettonico
Viabilità storica
Canali storici
Metanodotti

Il confronto viene effettuato con l'ausilio del GIS e ha consentito, già in fase di Valsat Preliminare (Documento Preliminare di PSC) di individuare le condizioni all'attuazione della pianificazione vigente, con l'ausilio di una matrice di incrocio delle informazioni (matrice di valsat).
La stessa matrice viene ora utilizzata per effettuare il confronto fra la Sintesi del Quadro Conoscitivo e le scelte insediative del PSC al fine di individuare le condizioni alla loro attuazione.
La "pesatura" degli "Elementi escludenti o fortemente condizionanti le previsioni insediative" o degli "Elementi che generano condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi" è stata effettuata assegnando le sigle di compatibilità in base alla percentuale di superficie interessata e in particolare:

- per quanto riguarda gli **Elementi escludenti o fortemente condizionanti le previsioni insediative**, le sigle sono state assegnate con il seguente criterio:
  - la sigla A1 ai comparti interessati per meno di 1/3 (< 33%) della loro superficie,
  - la sigla A2 ai comparti interessati per una superficie compresa fra 1/3 e 2/3 (> 33% e < 66%),
  - la sigla A3 ai comparti interessati per più di 2/3 (> 66%) della loro superficie.
- per quanto riguarda gli **Elementi che generano condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi**, le sigle sono state assegnate con il seguente criterio:
  - la sigla V ai comparti interessati per meno del 20% della loro superficie,
  - la sigla A1 ai comparti interessati per più del 20% della loro superficie,

Ciascun gruppo di elementi è stato poi considerato nel massimo inviluppo degli areali presenti, in percentuale sulla superficie, per valutare l'incidenza delle diverse componenti "escludenti" o "condizionanti" sul totale dell'area di intervento e, in base a questo, è stata fatta una valutazione di sintesi che ha portato alla classificazione finale, riportata nella stessa matrice di valsat, nel caso in esame, ove sono evidenziate:

- le situazioni di **compatibilità condizionata** delle previsioni di piano, rappresentate con tre gradazioni del **colore arancio** (dal giallo all'arancione pieno) nella matrice di valsat,

nei casi in cui l'area perimetrata sia interessata solo parzialmente (in % sulla superficie dell'area) da elementi escludenti e/o da elementi condizionanti le trasformazioni del territorio. Per queste aree:
  - il colore arancio pieno (sigla A3 della matrice) indica che si tratta di "previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento",
  - il colore arancio medio (sigla A2 della matrice) indica che si tratta di "previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento",
  - il colore giallo (sigla A1 della matrice) indica che si tratta di "previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento";
- Non sono presenti, come esito finale, situazioni di **compatibilità senza condizioni**, rappresentate con il **colore verde** nella matrice di valsat (sigla V della matrice), non essendo presenti casi in cui l'area perimetrata non sia interessata ne' da elementi escludenti ne' da elementi condizionanti le trasformazioni del territorio.
- Non sono peraltro neppure presenti situazioni di **non compatibilità** delle previsioni insediative, che sarebbero rappresentate con il **colore rosso** nella matrice di compatibilità (sigla R della matrice), qualora l'area perimetrata fosse stata integralmente interessata (in % sulla superficie dell'area) da elementi escludenti le trasformazioni del territorio, essendo già state escluse nel processo di costruzione del PSC, nella fase di valsat preliminare, quando sono state valutate le scelte insediative del PRG per escludere le situazioni di non compatibilità.

R	previsioni insediative non compatibili
A3	previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A2	previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A1	previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
V	previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

Per gli ambiti di possibile trasformazione urbana in cui la valsat preliminare aveva segnalato la presenza di elementi escludenti significativi, come ad es. la presenza di più di un elettrodotto nello stesso ambito e che il PSC ha ritenuto di confermare, condizionando l'attuazione dell'ambito alla rimozione degli elettrodotti (nelle NTA), la valsat definitiva non ha pesato quegli elementi nello stesso modo in cui sono stati pesati nella valsat preliminare perchè l'attuazione delle previsioni insediative non può avvenire se non alla risoluzione della rilevante criticità segnalata. Questo passaggio rende evidente come sia importante il percorso che va dalla valsat preliminare alla valsat definitiva del PSC, come guida e orientamento delle scelte di piano.

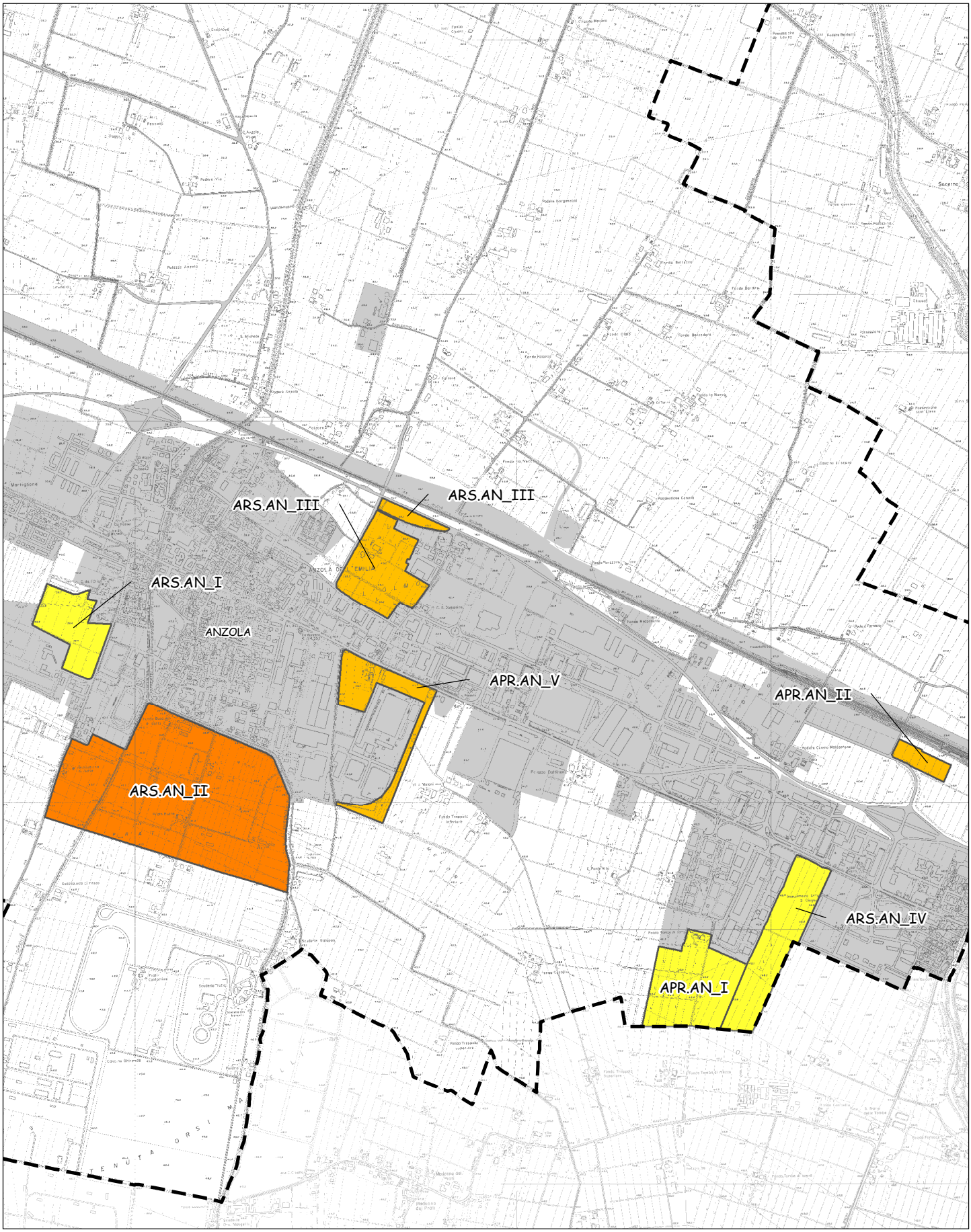
La matrice di compatibilità della valsat (che si riporta di seguito per ciascun comune, insieme agli esiti della matrice stessa, riportati nelle tavolette dei diversi ambiti) evidenzia quegli elementi condizionanti, che trovano dettagliata descrizione nelle schede redatte per ciascun ambito di possibile trasformazione urbana e che il PSC assume, prevedendo, per ciascun ambito, nelle NTA, i condizionamenti che derivano dalle indicazioni delle criticità rilevate.
Si riporta di seguito, per ciascun comune:
- MATRICE DI COMPATIBILITA' DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA
- ESITI della matrice di compatibilità degli ambiti di trasformazione urbana

COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA

MATRICE DI COMPATIBILITA' DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA DEL PSC

R	previsioni insediative non compatibili
A3	previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A2	previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A1	previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
V	previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

| | | | | (A) ELEMENTI ESCLUDENTI O FORTEMENTE CONDIZIONANTI LE PREVISIONI INSEDIATIVE | | | |



ESITI della matrice di compatibilità degli ambiti di trasformazione urbana

Legenda

- R - previsioni insediative non compatibili
- A3 - previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A2 - previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A1 - previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
- V - previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

Comune di Anzola dell'Emilia
ANZOLA
LAVINO

COMUNE DI CALDERARA DI RENO

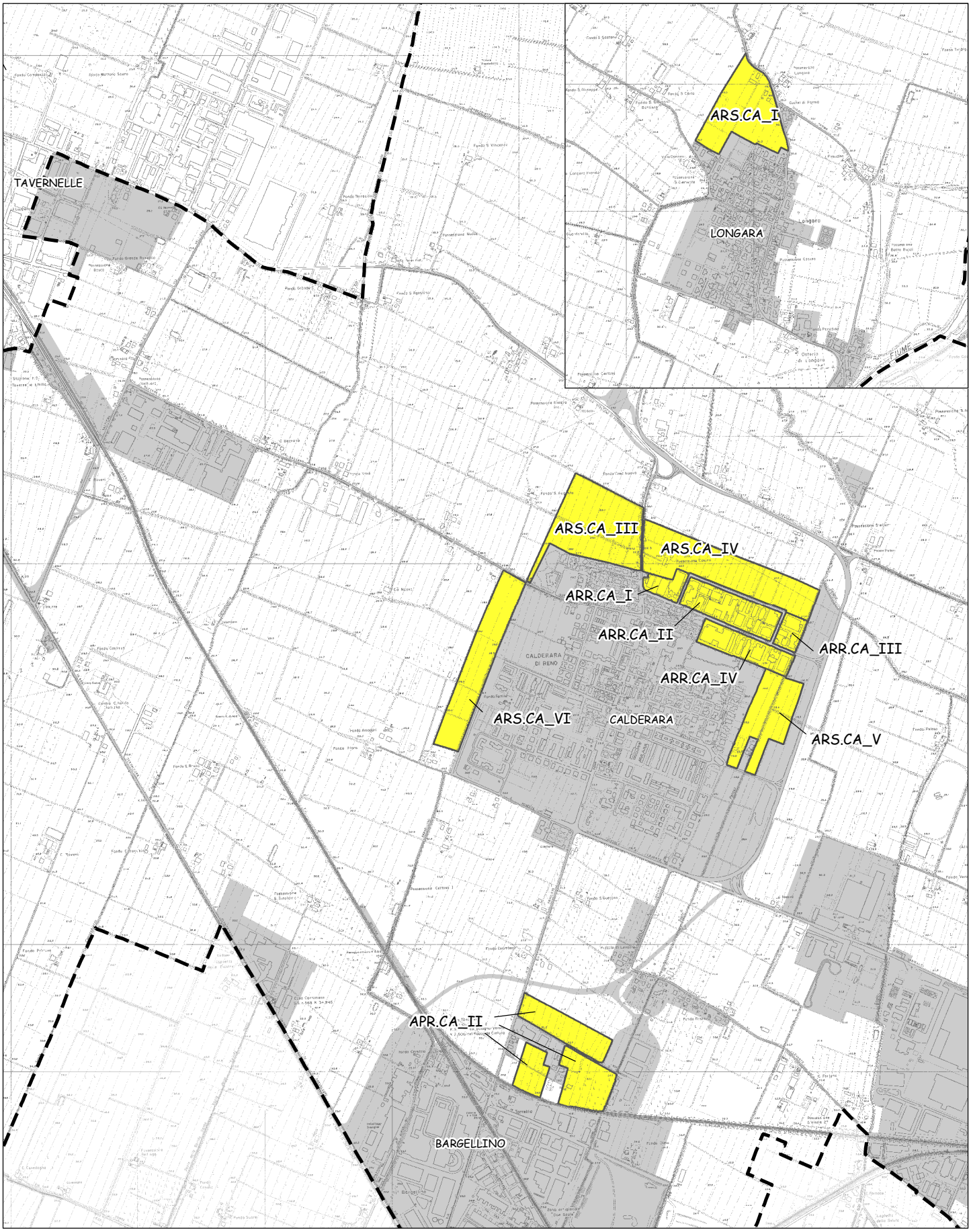
MATRICE DI COMPATIBILITA' DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA DEL PSC

R	previsioni insediative non compatibili
A3	previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A2	previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A1	previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
V	previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

(A) ELEMENTI ESCLUDENTI O FORTEMENTE CONDIZIONANTI LE PREVISIONI INSEDIATIVE

(B) ELEMENTI CHE GENERANO CONDIZIONAMENTI ALLA PROGETTAZIONE DELLE TRASFORMAZIONI DEI SUOLI A FINI INSEDIATIVI

AMBITI DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA	TOTALE elementi ESCLUDENTI O FORTEMENTE CONDIZIONANTI le previsioni insediative (massimo inviluppo)	TOTALE elementi areali che generano CONDIZIONAMENTI ALLA PROGETTAZIONE delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi (massimo inviluppo)	TOTALE superfici interessate da elementi (A) e (B) (massimo inviluppo)	Aree soggette a tutela ai sensi del D. Lgs. 42/2004	Principali complessi architettonici storici non urbani	Aree di riequilibrio ecologico	Zone di tutela naturalistica	Zone di particolare interesse paesaggistico - ambientale	Rete Natura 2000: Zone di protezione speciale (ZPS), Siti di importanza comunitaria (SIC)	Sistema forestale e boschivo	Maceri	Zone umide	Alvei attivi e invasi dei bacini idrici	Fasce di tutela fluviale	Fasce di pertinenza fluviale	Aree di ricarica della falda: settore di tipo D	Pozzi acquedottistici e relative zone di tutela assoluta	Aree per la realizzazione di interventi idraulici	Casse di espansione	Aree ad alta probabilità di inondazione	Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso	Limiti di rispetto delle infrastrutture viarie e ferroviarie	Limiti di rispetto degli elettrodotti	Limiti di rispetto dei depuratori	Limiti di rispetto cimiteriali	Zone di rischio aeroportuale	Zona di danno degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica	Aree di concentrazione dei materiali archeologici	Aree di potenziale rischio archeologico	Tutela archeologica della via Emilia	Zone di tutela degli elementi di centuriazione	Ambiti di particolare interesse storico	Aree interessate da Partecipanze e Consorzi Utilisti	Sistema della rete ecologica	Fascia di tutela delle acque pubbliche ai sensi del D.Lgs. 42/2004	Fasce di rispetto dei pozzi ad uso acquedottistico	Aree di ricarica della falda: settore di tipo B	Aree caratterizzate da vulnerabilità dell'acquifero elevata o estremamente elevata	Dossi e paludossi	Aree potenzialmente inondabili	Zone aeroportuali soggette al *Codice della Navigazione*	Area di salvaguardia urbanistica aeroportuale	Zona di attenzione degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Edifici soggetti a tutela ai sensi del D. Lgs. 42/2004	Edifici e manufatti di interesse storico-architettonico	Viabilità storica	Canali storici	Metanodotti
				< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3



ESITI della matrice di compatibilità degli ambiti di trasformazione urbana

Legenda

- R - previsioni insediative non compatibili
- A3 - previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A2 - previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A1 - previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
- V - previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

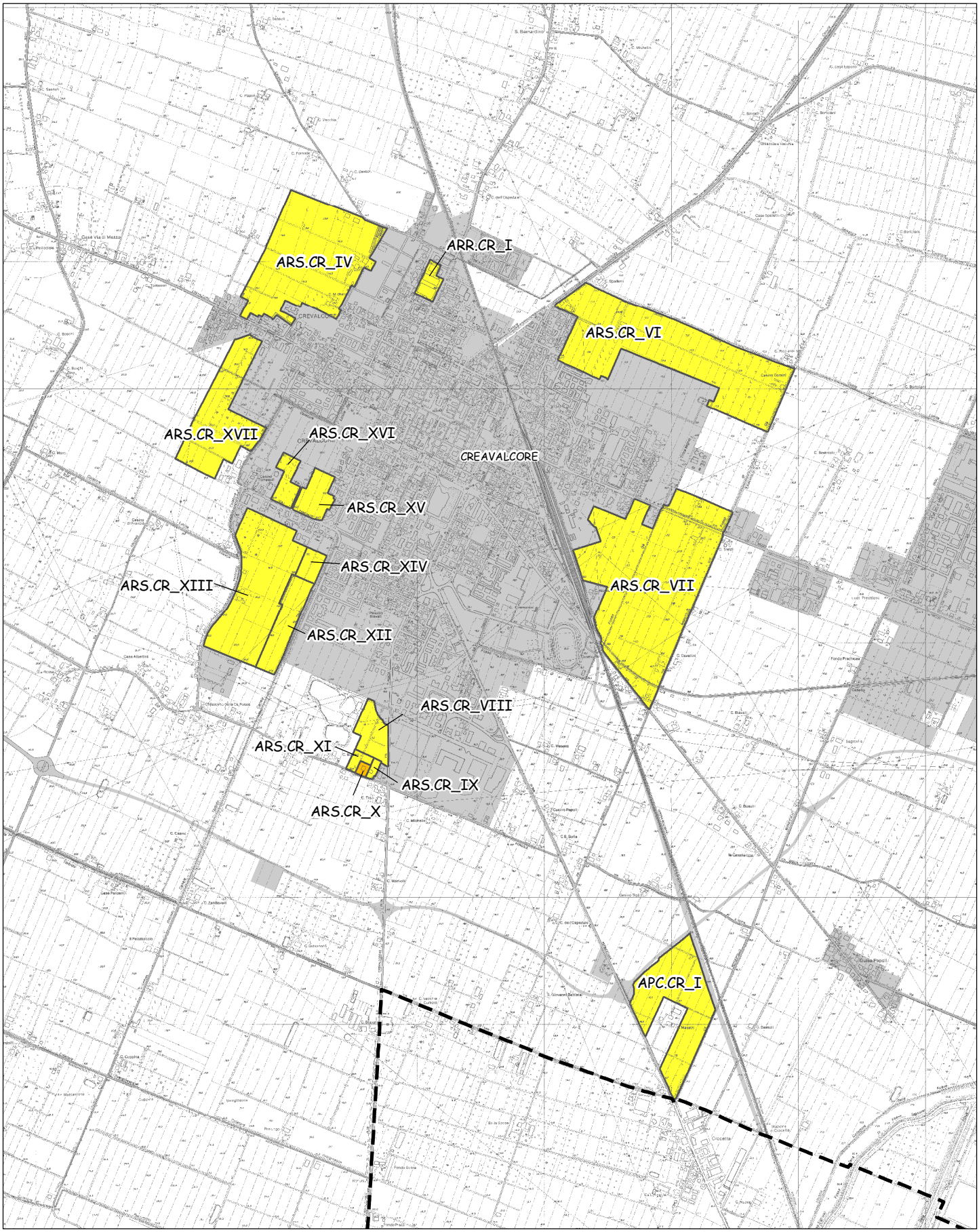
Comune di Calderara di Reno
CALDERARA
LONGARA
BARGELLINO

COMUNE DI CREVALCORE

MATRICE DI COMPATIBILITA' DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA DEL PSC

R	previsioni insediative non compatibili
A3	previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A2	previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A1	previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
V	previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

| | | | | (A) ELEMENTI ESCLUDENTI O FORTEMENTE CONDIZIONANTI LE PREVISIONI INSEDIATIVE | | | |

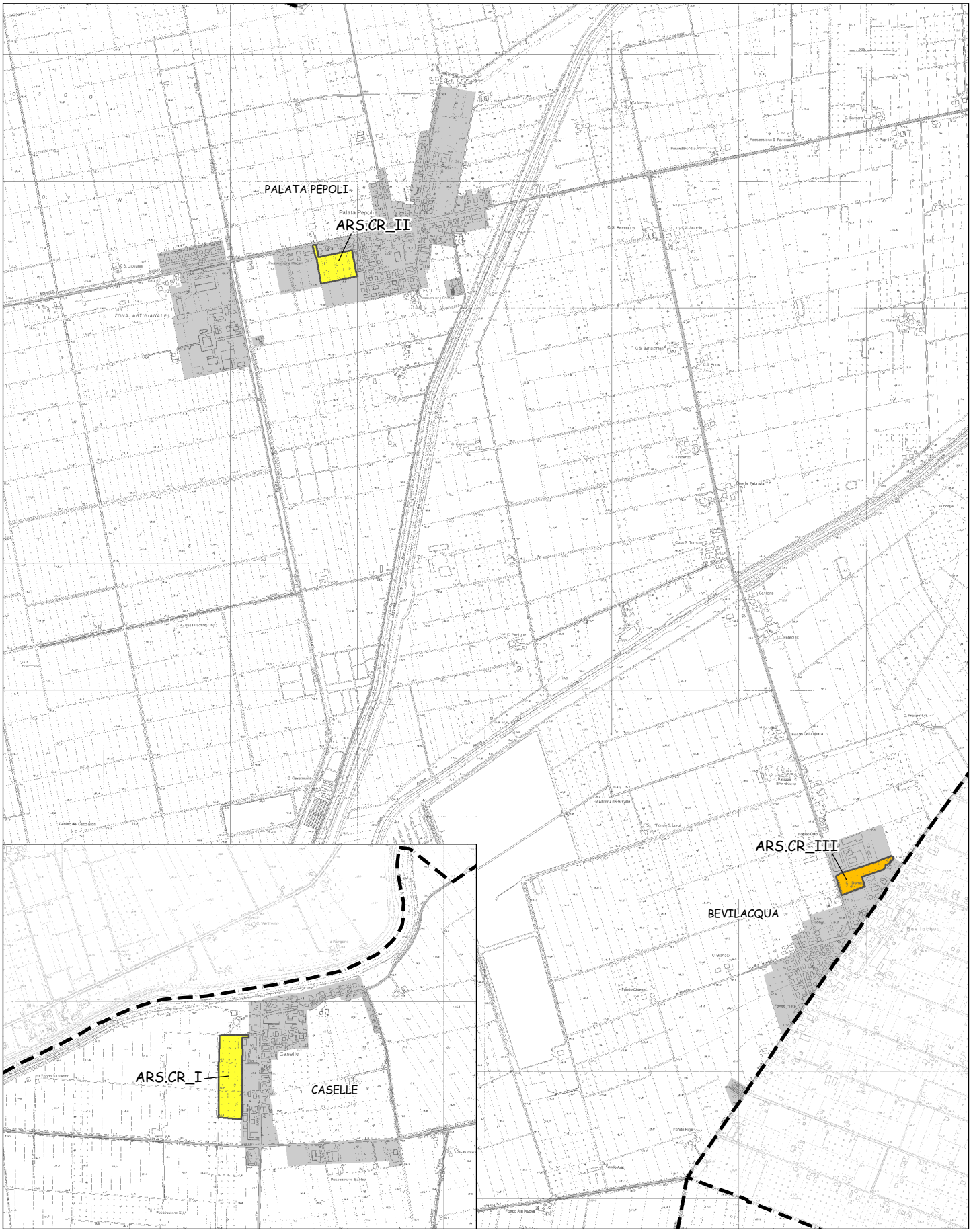


ESITI della matrice di compatibilità degli ambiti di trasformazione urbana

Legenda

- R - previsioni insediative non compatibili
- A3 - previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A2 - previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A1 - previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
- V - previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

Comune di Crevalcore
CREVALCORE



ESITI della matrice di compatibilità degli ambiti di trasformazione urbana

Legenda

- R - previsioni insediative non compatibili
- A3 - previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A2 - previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A1 - previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
- V - previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

Comune di Crevalcore
CASELLE
PALATA PEPOLI
BEVILACQUA

COMUNE DI SALA BOLOGNESE

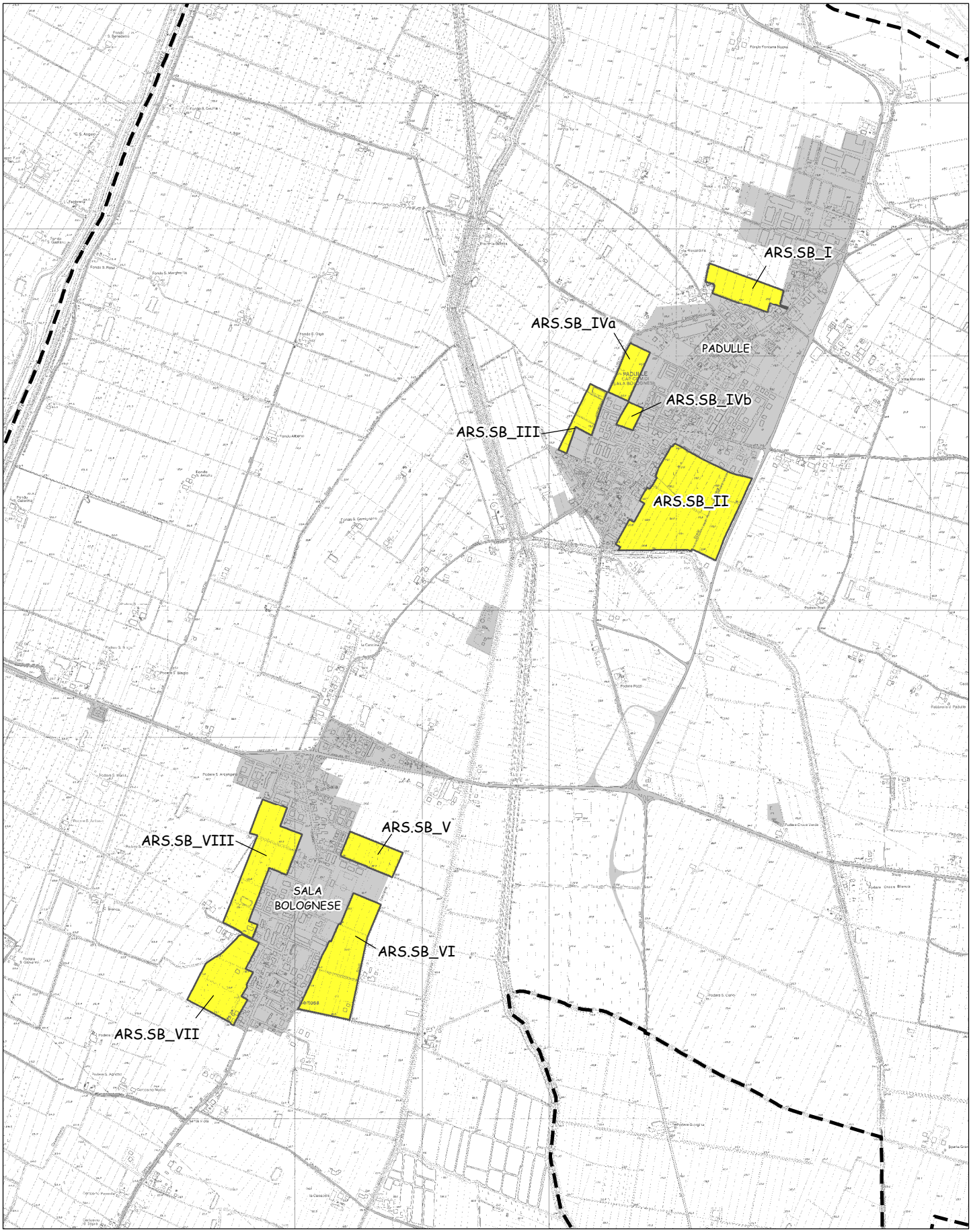
MATRICE DI COMPATIBILITA' DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA DEL PSC

R	previsioni insediative non compatibili
A3	previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A2	previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A1	previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
V	previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

(A) ELEMENTI ESCLUDENTI O FORTEMENTE CONDIZIONANTI LE PREVISIONI INSEDIATIVE

(B) ELEMENTI CHE GENERANO CONDIZIONAMENTI ALLA PROGETTAZIONE DELLE TRASFORMAZIONI DEI SUOLI A FINI INSEDIATIVI

AMBITI DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA	TOTALE elementi ESCLUDENTI O FORTEMENTE CONDIZIONANTI le previsioni insediative (massimo inviluppo)	TOTALE elementi areali che generano CONDIZIONAMENTI ALLA PROGETTAZIONE delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi (massimo inviluppo)	TOTALE superfici interessate da elementi (A) e (B) (massimo inviluppo)	Aree soggette a tutela ai sensi del D. Lgs. 42/2004	Principali complessi architettonici storici non urbani	Aree di riequilibrio ecologico	Zone di tutela naturalistica	Zone di particolare interesse paesaggistico - ambientale	Rete Natura 2000: Zone di protezione speciale (ZPS), Siti di importanza comunitaria (SIC)	Sistema forestale e boschivo	Maceri	Zone umide	Alvei attivi e invasi dei bacini idrici	Fasce di tutela fluviale	Fasce di pertinenza fluviale	Aree di ricarica della falda: settore D	Pozzi acquedottistici e relative zone di tutela assoluta	Aree per la realizzazione di interventi idraulici	Casse di espansione	Aree ad alta probabilità di inondazione	Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso	Limiti di rispetto delle infrastrutture viarie e ferroviarie	Limiti di rispetto degli elettrodotti	Limiti di rispetto dei depuratori	Limiti di rispetto cimiteriali	Zone di rischio aeroportuale	Zona di danno degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica	Aree di concentrazione dei materiali archeologici	Aree di potenziale rischio archeologico	Tutela archeologica della via Emilia	Zone di tutela degli elementi di centuriazione	Ambiti di particolare interesse storico	Aree interessate da Partecipanze e Consorzi Utilisti	Sistema della rete ecologica	Fascia di tutela delle acque pubbliche ai sensi del D.Lgs. 42/2004	Fasce di rispetto dei pozzi ad uso acquedottistico	Aree di ricarica della falda: settore B	Aree caratterizzate da vulnerabilità dell'acquifero elevata o estremamente elevata	Dossi e paludossi	Aree potenzialmente inondabili	Zone aeroportuali soggette al Codice della Navigazione	Area di salvaguardia urbanistica aeroportuale	Zona di attenzione degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Edifici soggetti a tutela ai sensi del D. Lgs. 42/2004	Edifici e manufatti di interesse storico-architettonico	Viabilità storica	Canali storici	Metanodotti
				< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3

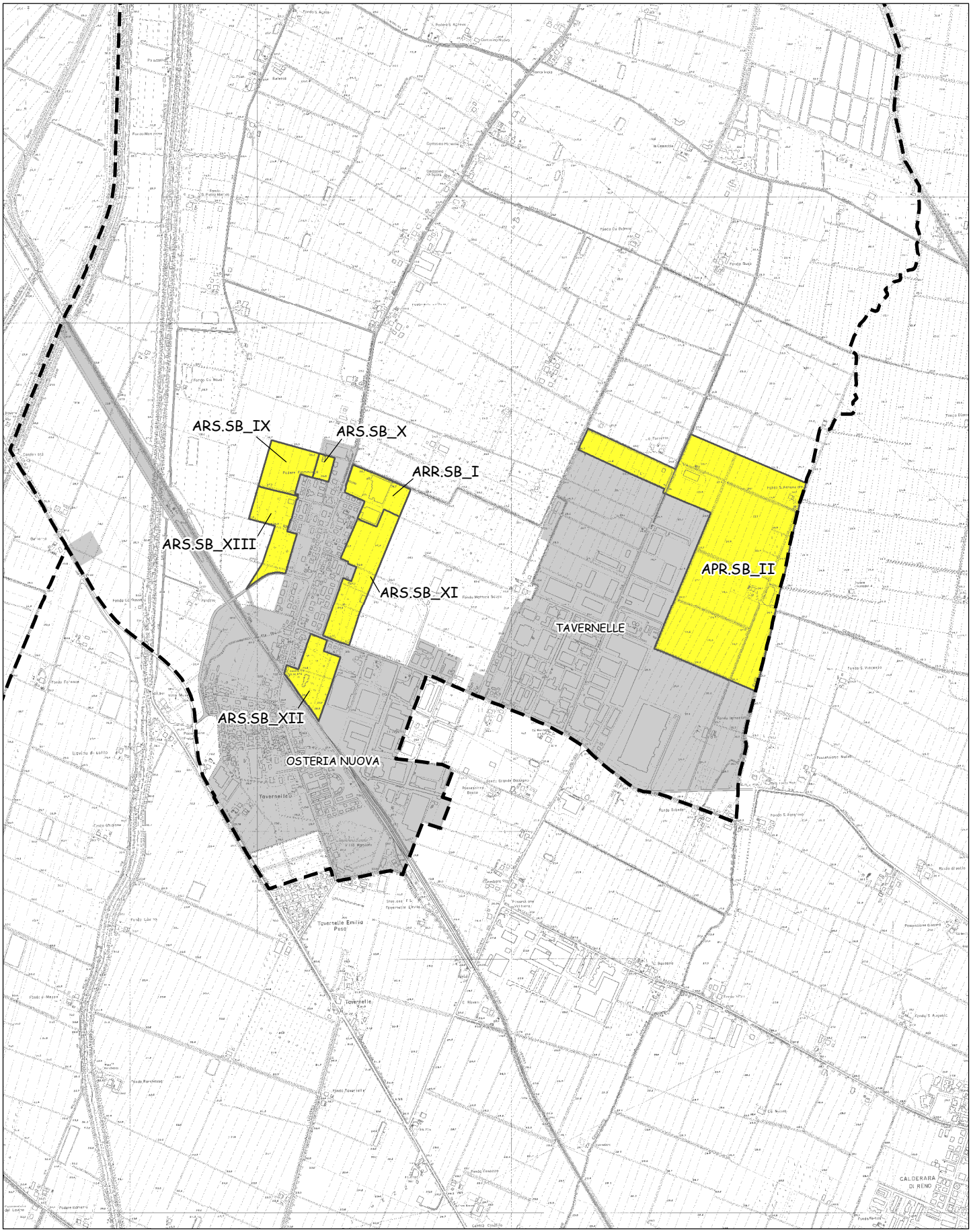


ESITI della matrice di compatibilità degli ambiti di trasformazione urbana

Legenda

- R - previsioni insediative non compatibili
- A3 - previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A2 - previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A1 - previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
- V - previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

Comune di Sala Bolognese
PADULLE
SALA BOLOGNESE



ESITI della matrice di compatibilità degli ambiti di trasformazione urbana

Legenda

- R - previsioni insediative non compatibili
- A3 - previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A2 - previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A1 - previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
- V - previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

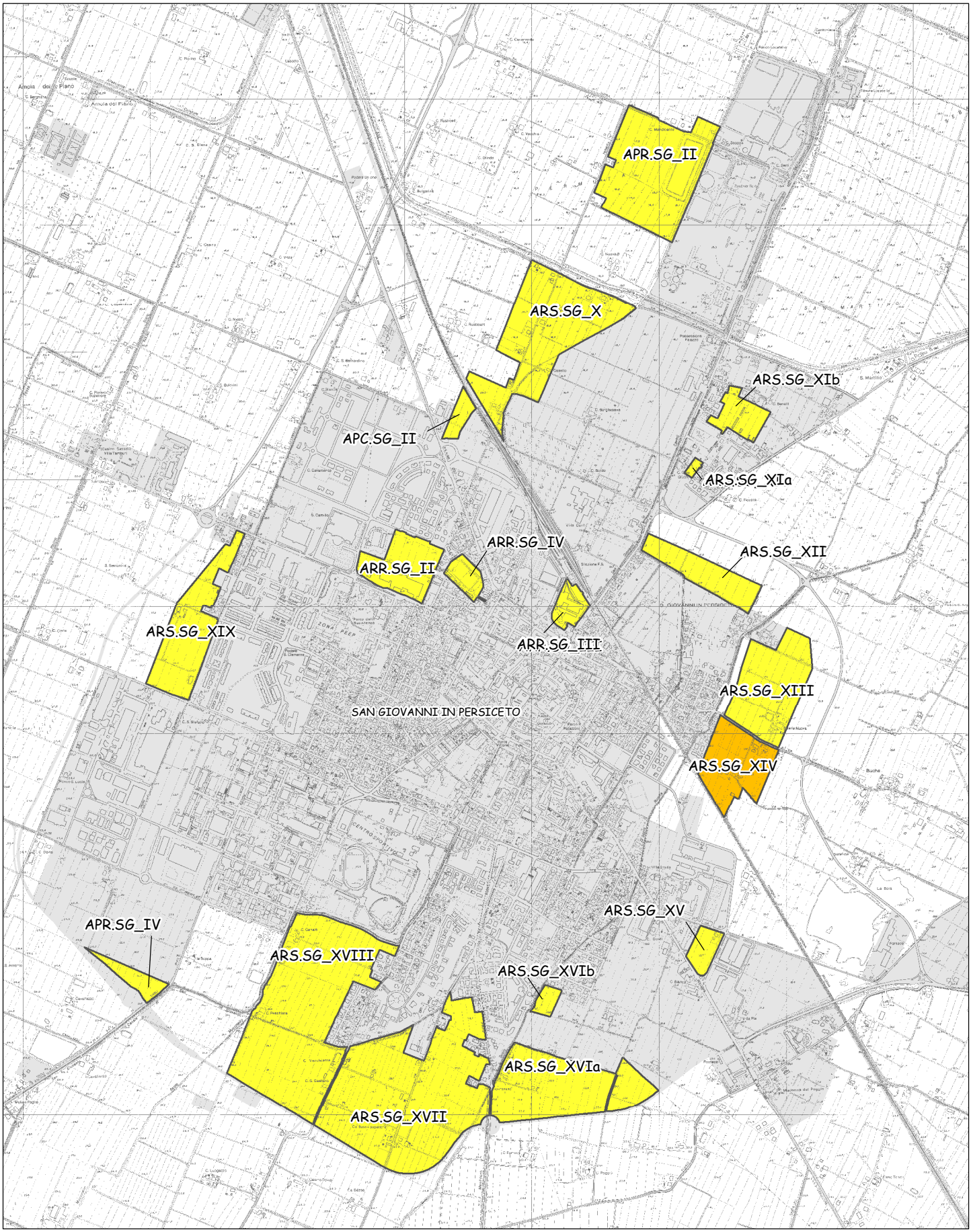
Comune di Sala Bolognese
OSTERIA NUOVA
TAVERNELLE

COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO

MATRICE DI COMPATIBILITA' DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA DEL PSC

R	previsioni insediative non compatibili
A3	previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A2	previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A1	previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
V	previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

				(A) ELEMENTI ESCLUDENTI O FORTEMENTE CONDIZIONANTI LE PREVISIONI INSEDIATIVE																							(B) ELEMENTI CHE GENERANO CONDIZIONAMENTI ALLA PROGETTAZIONE DELLE TRASFORMAZIONI DEI SUOLI A FINI INSEDIATIVI																							
	TOTALE elementi ESCLUDENTI O FORTEMENTE CONDIZIONANTI le previsioni insediative (massimo inviluppo)	TOTALE elementi areali che generano CONDIZIONAMENTI ALLA PROGETTAZIONE delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi (massimo inviluppo)	TOTALE superfici interessate da elementi (A) e (B) (massimo inviluppo)	Aree soggette a tutela ai sensi del D. Lgs. 42/2004	Principali complessi architettonici storici non urbani	Aree di riequilibrio ecologico	Zone di tutela naturalistica	Zone di particolare interesse paesaggistico - ambientale	Rete Natura 2000: Zone di protezione speciale (ZPS), Siti di importanza comunitaria (SIC)	Sistema forestale e boschivo	Maceri	Zone umide	Alvei attivi e invasi dei bacini idrici	Fasce di tutela fluviale	Fasce di pertinenza fluviale	Aree di ricarica della falda: settore di tipo D	Pozzi acquedottistici e relative zone di tutela assoluta	Aree per la realizzazione di interventi idraulici	Casse di espansione	Aree ad alta probabilità di inondazione	Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso	Limiti di rispetto delle infrastrutture viarie e ferroviarie	Limiti di rispetto degli elettrodotti	Limiti di rispetto dei depuratori	Limiti di rispetto cimiteriali	Zone di rischio aeroportuale	Zona di danno degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica	Aree di concentrazione dei materiali archeologici	Aree di potenziale rischio archeologico	Tutela archeologica della via Emilia	Zone di tutela degli elementi di centuriazione	Ambiti di particolare interesse storico	Aree interessate da Partecipanze e Consorzi Utilisti	Sistema della rete ecologica	Fascia di tutela delle acque pubbliche ai sensi del D.Lgs. 42/2004	Fasce di rispetto dei pozzi ad uso acquedottistico	Aree di ricarica della falda: settore di tipo B	Aree caratterizzate da vulnerabilità dell'acquifero elevata o estremamente elevata	Dossi e paludosi	Aree potenzialmente inondabili	Zone aeroportuali soggette al Codice della Navigazione	Area di salvaguardia urbanistica aeroportuale	Zona di attenzione degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Edifici soggetti a tutela ai sensi del D. Lgs. 42/2004	Edifici e manufatti di interesse storico-architettonico	Viabilità storica	Canali storici	Metanodotti
AMBITI DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA				<33% = A1 33% e <66% = A2 >66% = A3	<33% = A1 33% e <66% = A2 >66% = A3	<33% = A1 33% e <66% = A2 >66% = A3

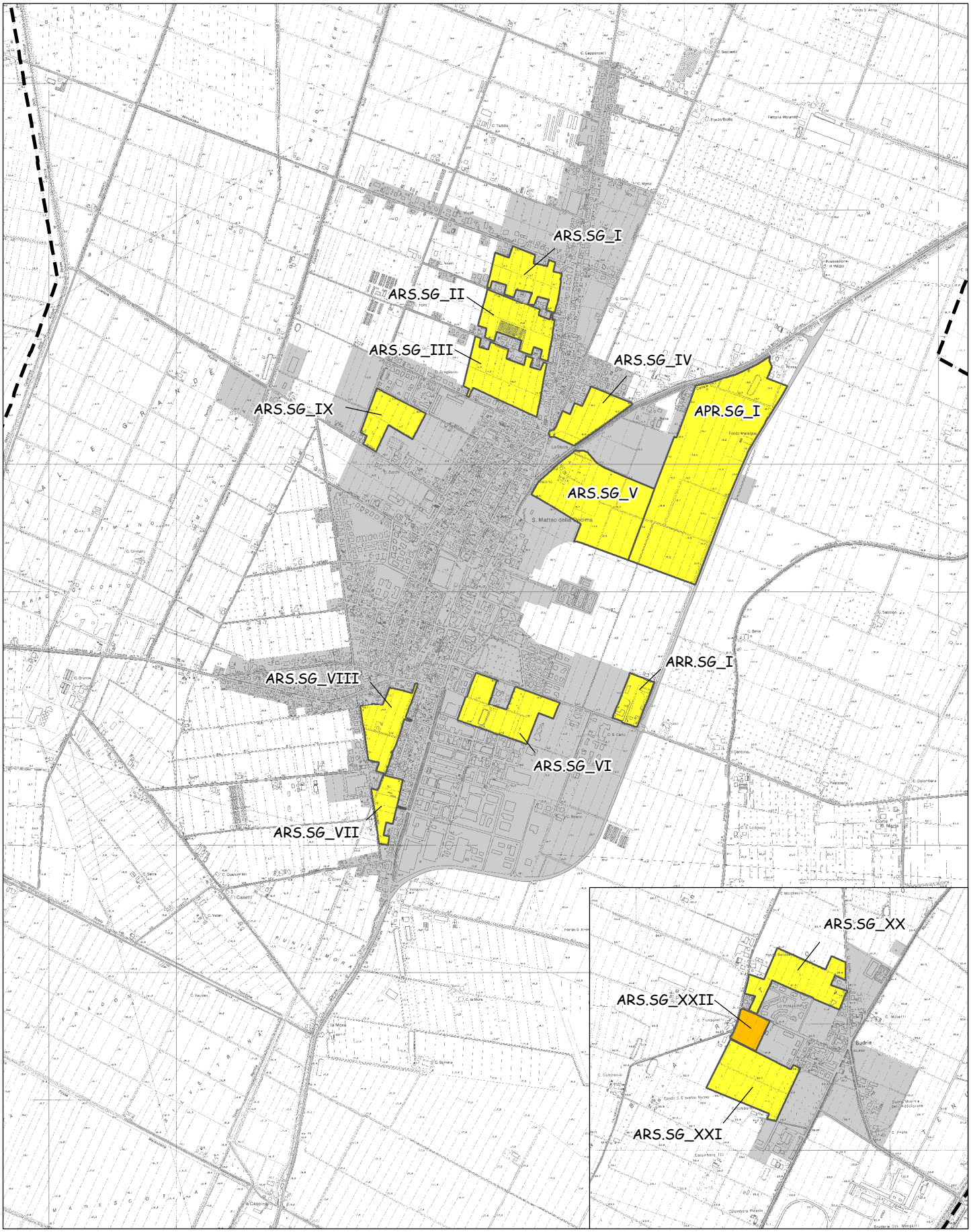


ESITI della matrice di compatibilità degli ambiti di trasformazione urbana

Legenda

- R - previsioni insediative non compatibili
- A3 - previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A2 - previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A1 - previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
- V - previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

Comune di
San Giovanni in Persiceto
S. GIOVANNI IN PERSICETO



ESITI della matrice di compatibilità degli ambiti di trasformazione urbana

Legenda

- R - previsioni insediative non compatibili
- A3 - previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A2 - previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A1 - previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
- V - previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

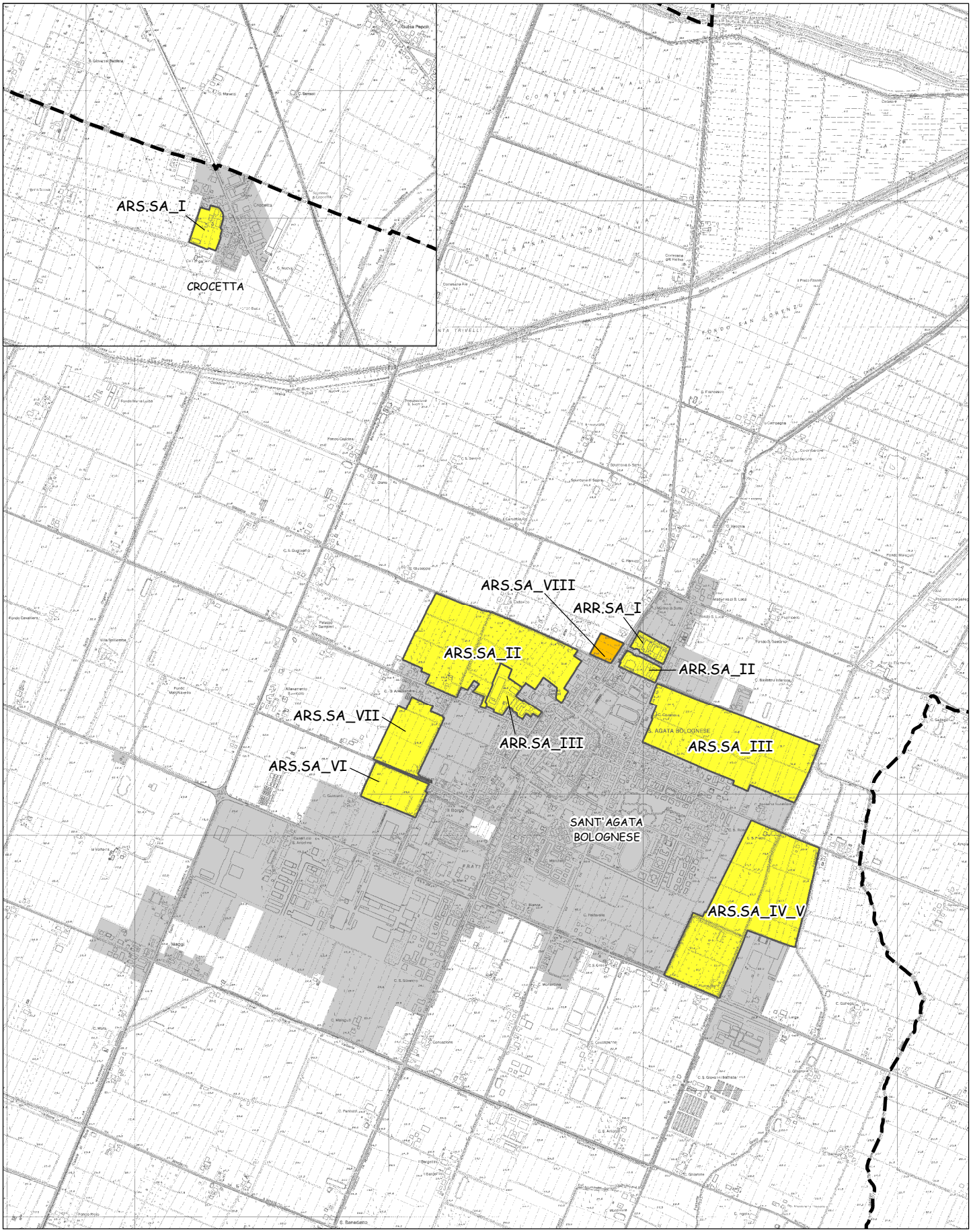
Comune di
San Giovanni in Persiceto
S. MATTEO DELLA DECIMA
BUDRIE

COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE

MATRICE DI COMPATIBILITA' DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA DEL PSC

R	previsioni insediative non compatibili
A3	previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A2	previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
A1	previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
V	previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

				(A) ELEMENTI ESCLUDENTI O FORTEMENTE CONDIZIONANTI LE PREVISIONI INSEDIATIVE																								(B) ELEMENTI CHE GENERANO CONDIZIONAMENTI ALLA PROGETTAZIONE DELLE TRASFORMAZIONI DEI SUOLI A FINI INSEDIATIVI																							
AMBITI DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA	TOTALE elementi ESCLUDENTI O FORTEMENTE CONDIZIONANTI le previsioni insediative (massimo inviluppo)	TOTALE elementi areali che generano CONDIZIONAMENTI ALLA PROGETTAZIONE delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi (massimo inviluppo)	TOTALE superfici interessate da elementi (A) e (B) (massimo inviluppo)	Aree soggette a tutela ai sensi del D. Lgs. 42/2004	Principali complessi architettonici storici non urbani	Aree di riequilibrio ecologico	Zone di tutela naturalistica	Zone di particolare interesse paesaggistico - ambientale	Rete Natura 2000: Zone di protezione speciale (ZPS), Siti di importanza comunitaria (SIC)	Sistema forestale e boschivo	Macceri	Zone umide	Alvei attivi e invasi dei bacini idrici	Fasce di tutela fluviale	Fasce di pertinenza fluviale	Aree di ricarica della falda: settore di tipo D	Pozzi acquedottistici e relative zone di tutela assoluta	Aree per la realizzazione di interventi idraulici	Casse di espansione	Aree ad alta probabilità di inondazione	Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso	Limiti di rispetto delle infrastrutture viarie e ferroviarie	Limiti di rispetto degli elettrodotti	Limiti di rispetto dei depuratori	Limiti di rispetto cimiteriali	Zone di rischio aeroportuale	Zona di danno degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica	Aree di concentrazione dei materiali archeologici	Aree di potenziale rischio archeologico	Tutela archeologica della via Emilia	Zone di tutela degli elementi di centuriazione	Ambiti di particolare interesse storico	Aree interessate da Partecipanze e Consorzi Utilisti	Sistema della rete ecologica	Fascia di tutela delle acque pubbliche ai sensi del D.Lgs. 42/2004	Fasce di rispetto dei pozzi ad uso acquedottistico	Aree di ricarica della falda: settore di tipo B	Aree caratterizzate da vulnerabilità dell'acquifero elevata o estremamente elevata	Dossi e paludossi	Aree potenzialmente inondabili	Zone aeroportuali soggette al Codice della Navigazione	Area di salvaguardia urbanistica aeroportuale	Zona di attenzione degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Edifici soggetti a tutela ai sensi del D. Lgs. 42/2004	Edifici e manufatti di interesse storico-architettonico	Viabilità storica	Canali storici	Metanodotti
				< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 33% = A1 > 33% e < 66% = A2 > 66% = A3	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1	< 20% = V > 20% = A1
ARS.SA_I	2%	100%	100%								2%																																								
ARS.SA_II	10%	100%	100%										1%									9%							53%		100%					3%			22%	100%					2%				
ARS.SA_III	17%	100%	100%										1%									4%		14%							100%							15%										
ARS.SA_IV_V	9%	100%	100%										1%									8%									100%																	
ARS.SA_VI	20%	100%	100%										1%									20%									100%							57%										
ARS.SA_VII	9%	100%	100%										1%									8%							4%		100%							98%										
ARS.SA_VIII	38%	100%	100%																			38%							100%		100%					100%		77%										
ARR.SA_I		100%	100%																										100%		100%					18%		100%							1%		
ARR.SA_II	0%	100%	100%																										100%		100%							100%							1%		
ARR.SA_III	2%	100%	100%								2%																		100%		100%																	



ESITI della matrice di compatibilità degli ambiti di trasformazione urbana

Legenda

- R - previsioni insediative non compatibili
- A3 - previsioni insediative compatibili, con condizioni molto rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A2 - previsioni insediative compatibili, con condizioni rilevanti alla realizzazione dell'intervento
- A1 - previsioni insediative compatibili, con condizioni alla realizzazione dell'intervento
- V - previsioni insediative compatibili, con modeste o nulle condizioni alla realizzazione dell'intervento

Comune di S. Agata Bolognese
SANT'AGATA BOLOGNESE
CROCETTA

4. LE SCHEDE DI VAS-VALSAT

Le scelte di carattere insediativo, perimetrate nella cartografia del PSC come "aree di riqualificazione urbana per usi residenziali" (ARR) o come "ambiti di possibile trasformazione urbana" (per usi residenziali e/o di servizio ARS, per usi produttivi APR, per usi terziario-commerciali APC), e le scelte di carattere infrastrutturale, rappresentate nella cartografia del PSC come corridoi infrastrutturali, sono analizzate con SCHEDE di VAS-VALSAT analitiche per ciascun ambito e per ciascuna infrastruttura, con la finalità di evidenziare gli IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI (elementi di coerenza/interferenza), con riferimento alle componenti del Quadro Conoscitivo e di indicare, alla luce degli impatti positivi e negativi evidenziati, le MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI, per la realizzazione di mitigazione o di opere finalizzate alla sostenibilità ambientale degli insediamenti, in relazione alle criticità individuate.

SCHEDE D'AMBITO

Per gli ambiti previsti, che soddisfano entrambe le condizioni:
- di presentare condizioni ottimali sotto il profilo urbanistico-territoriale,
- di non essere interessati in modo rilevante da elementi escludenti o condizionanti,

e che sono quindi stati individuati, nel PSC, come:
- Ambiti di possibile trasformazione urbana per usi residenziali e/o di servizio ARS,
- Ambiti di riqualificazione urbana per usi residenziali ARR,
- Ambiti di possibile trasformazione urbana per usi produttivi APR,
- Ambiti di possibile trasformazione urbana per usi terziario-commerciali APC,

è stata predisposta una **scheda di VAS-VALSAT** che riporta:
- COMUNE – LOCALITA'
- CODICE AMBITO
- USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI,
- LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA
- ACCESSIBILITA'

ed evidenzia gli IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI (elementi di coerenza/interferenza), con riferimento alle componenti del Quadro Conoscitivo, ed in particolare:
- con riferimento al SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (QC.3):
  - Emergenze/criticità di carattere archeologico,
  - Emergenze/criticità di carattere storico-insediativo e testimoniale,
  - Emergenze/criticità di carattere storico-architettonico,
- con riferimento alle RETI INFRASTRUTTURALI (QC.4),
- con riferimento al SISTEMA DELLA MOBILITA' (QC.5):
  - Accessibilità al trasporto pubblico di linea,
  - Connessione con la rete principale ciclabile,
  - Connessione con la rete principale pedonale,
- con riferimento a SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (QC.6):
  - Emergenze/criticità morfologiche
  - Emergenze/criticità di carattere idraulico,
  - Sistema fognario e della depurazione,
  - Emergenze/criticità delle risorse idrogeologiche
- con riferimento a RUMORE - ARIA (QC.7):
  - Rumore: classificazione acustica e idoneità clima acustico,
  - Rumore: impatto acustico,

  - Aria: zonizzazione qualità dell'aria e usi non compatibili,
  - Aria: bilancio emissivo,
- con riferimento a AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (QC.8):
  - Emergenze/criticità naturalistico-ambientali,
  - Emergenze/criticità paesaggistiche,
  - Emergenze/criticità del sistema produttivo-agricolo.

Alla luce degli impatti positivi e negativi evidenziati, la scheda riporta inoltre le eventuali indicazioni per la realizzazione di mitigazione o di opere finalizzate alla sostenibilità ambientale degli insediamenti, in relazione alle criticità individuate:
- MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

Le schede di VAS-VALSAT relative ai singoli ambiti sono riportate in allegato alla presente relazione.

SCHEDE CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

Per tutti i corridoi infrastrutturali individuati dal PSC è stata predisposta una **scheda di VAS-VALSAT** che riporta:
- denominazione CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE
- LOCALIZZAZIONE
- FINALITA' TRASPORTISTICHE
- CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DI MASSIMA

ed evidenzia gli IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI (elementi di coerenza/interferenza), con riferimento alle componenti del Quadro Conoscitivo, ed in particolare:
- con riferimento al SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (QC.3):
  - Emergenze/criticità di carattere archeologico,
  - Emergenze/criticità di carattere storico-insediativo e testimoniale,
  - Emergenze/criticità di carattere storico-architettonico,
- con riferimento alle RETI INFRASTRUTTURALI (QC.4),
- con riferimento al SISTEMA DELLA MOBILITA' (QC.5):
  - Accessibilità al trasporto pubblico di linea,
  - Connessione con la rete principale ciclabile,
  - Connessione con la rete principale pedonale,
- con riferimento a SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (QC.6):
  - Emergenze/criticità morfologiche, geologiche e geotecniche,
  - Emergenze/criticità di carattere idraulico,
- con riferimento a RUMORE - ARIA (QC.7):
  - Rumore: classificazione acustica e idoneità clima acustico,
  - Rumore: impatto acustico,
  - Aria: zonizzazione qualità dell'aria e usi non compatibili,
  - Aria: bilancio emissivo,
- con riferimento a AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (QC.8):
  - Emergenze/criticità naturalistico-ambientali,
  - Emergenze/criticità paesaggistiche,
  - Emergenze/criticità del sistema produttivo-agricolo.

Alla luce degli impatti positivi e negativi evidenziati, la scheda riporta inoltre le eventuali indicazioni per la realizzazione di mitigazione o di opere finalizzate alla sostenibilità ambientale degli insediamenti, in relazione alle criticità individuate:
- MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

Le schede di VAS-VALSAT relative ai singoli corridoi infrastrutturali sono riportate in allegato alla presente relazione.

5. La VAS-VALSAT con riferimento alle componenti del Quadro Conoscitivo

La VALSAT è organizzata, nei capitoli che seguono, in relazione agli approfondimenti sviluppati nel Quadro Conoscitivo e agli esiti della Conferenza di Pianificazione, con riferimento:

- al "sistema delle infrastrutture per la mobilità",
- alla componente "suolo-sottosuolo-acque",
- alla componente "rumore e qualità dell'aria",
- alla componente "agricoltura-paesaggio-ecosistemi",
- al "sistema delle dotazioni territoriali,
- alla componente "energia".

5.1 Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale con riferimento al sistema delle infrastrutture per la mobilità

La valutazione di sostenibilità delle azioni e delle previsioni contenute nel PSC inerenti il sistema della mobilità interessano molteplici aspetti che riguardano le differenti modalità di trasporto a supporto della mobilità urbana delle persone, soprattutto e delle merci. E' chiaro, però, che l'aspetto più delicato della valutazione di sostenibilità riguarda il funzionamento del sistema infrastrutturale a supporto dei movimenti veicolari e la verifica, pur con i limiti della simulazione modellistica, della efficacia delle azioni individuate nel Piano Strutturale.
La valutazione coinvolge essenzialmente due aspetti: il primo, che si potrebbe definire "macro", riguarda la valutazione degli effetti complessivi che le azioni proposte dal PSC, sul sistema infrastrutturale e sul sistema insediativo, possono avere sul sistema della mobilità, nelle due componenti della domanda e dell'offerta; il secondo aspetto, che potremmo chiamare "micro", riguarda gli effetti locali conseguenti alle modificazioni introdotte da singoli interventi previsti con riguardo a talune specifiche situazioni critiche, oggetto di osservazione a livello macro. La sintesi delle osservazioni di tipo "micro" sono contenute nelle singole schede d'ambito e sono sostanzialmente incentrate sulle soluzioni da adottare a livello della progettazione urbanistica; in questa sezione della relazione è invece riportata la sintesi della valutazione quantitativa.
Il percorso di valutazione ha in questo ultimo documento il suo passaggio conclusivo essendo stato avviato già con la redazione del Quadro Conoscitivo e successivamente approfondito con i passaggi condotti nel Documento Preliminare e nella Valsat preliminare. In questa ultima fase sono state condotte le valutazioni quantitative attraverso il confronto, con il supporto di un modello di simulazione, tra lo scenario di progetto insediativo e infrastrutturale delineato dal PSC e ciò che costituisce la rappresentazione dello scenario attuale nonché con lo scenario chiamato "di riferimento" o tendenziale, ovvero lo scenario costruito sulla base delle soluzioni prospettate dagli atti di pianificazione previgenti.

Analisi dello stato di fatto
Le analisi condotte nel corso della redazione del Quadro Conoscitivo hanno messo in evidenza una serie di importanti criticità interessanti il sistema dei trasporti complessivo a sostegno del territorio dell''Associazione Intercomunale Terre d'Acqua.
Occorre evidenziare che nel corso dello svolgimento delle procedure previste per la definizione del presente PSC, l'intenso rapporto con le istituzioni, in particolare con la Provincia di Bologna, ha reso possibile modificare parzialmente il quadro delle opportunità infrastrutturali che le previsioni del PMP adottato davano al territorio dell'Associazione, attraverso l'inserimento, nelle opere prioritarie del Piano della Mobilità Provinciale approvato, e quindi anche nel PTCP, di due elementi strutturali ritenuti necessari per il territorio in esame:

- la variante alla SP2 Budrie;
- il prolungamento della intermedia di pianura fino alla SP 569 Persicetana.

Così facendo si è definito un quadro di riferimento della rete stradale primaria per il territorio dell'Associazione sicuramente più adeguato alle esigenze insediative, già espresse o previste sul territorio, rispetto a quello rilevato dal Quadro conoscitivo.
Tuttavia se con le nuove azioni prioritarie assunte dal PMP, la struttura portante della rete stradale viene ad essere completata, rimangono ancora alcune criticità soprattutto riguardo la necessità di operare una importante riduzione dei flussi di attraversamento in alcuni centri abitati.
Il sistema degli obiettivi e delle politiche adottato nel corso della definizione del Piano Strutturale dell'Associazione intercomunale riguardo la rete stradale tende a trasferire i

flussi di medio lungo raggio su strade più idonee a tale funzione con l'obiettivo speculare di eliminare dai centri abitati i flussi parassiti di attraversamento.
L'obiettivo è quindi quello di individuare uno schema di rete primaria che sia realmente in grado di funzionare con livelli di servizio propri a questo rango e lasciare alla rete urbana il compito di smistamento della domanda generata nella loro prossimità.
E' in questa ottica che sono state assunte, nello schema di assetto definitivo del PSC, l'insieme di azioni volte a contrastare la tendenza al peggioramento dell'interferenza tra i centri abitati e il traffico di media-lunga percorrenza, pur con la consapevolezza che alcune azioni non potranno essere puntualmente realizzate che in un orizzonte temporale di lungo periodo che entreranno a far parte del quadro della programmazione delle infrastrutture a seguito di valutazioni e verifiche propedeutiche svolte congiuntamente con l'Amministrazione provinciale.
E' chiaro, però, che parte della azioni di trasformazione territoriale già sancite da accordi in essere dovranno essere supportate infrastrutturalmente, soprattutto quando riguardano lo sviluppo industriale dell'area. Sancire infatti un potenziale incremento della struttura produttiva del sistema territoriale, in assenza di adeguati supporti infrastrutturali equivale a ridurre le potenzialità degli investimenti oltre che a produrre potenziali ma significati incrementi delle ricadute ambientali negative sul territorio.
Le stesse criticità emerse nel quadro conoscitivo non potranno trovare soluzione in assenza di azioni sul sistema infrastrutturale complessivo che non contemplino azioni significative di riequilibrio tra domanda e offerta, essendo la prima in tendenziale costante crescita e la seconda quanto mai poco supportata da azioni adeguate, pur in un situazione di scarsità di risorse da dedicare.
In ogni caso occorre sicuramente, per il territorio in esame, dare adeguato e prioritario risalto alle azioni programmate da altri strumenti di pianificazione, in particolare dal Piano della Mobilità Provinciale e dagli accordi connessi, che tendono a predisporre un quadro di riferimento che si orienta alla risoluzione di alcune criticità evidenziate sul sistema infrastrutturale stradale oltre che riguardanti l'offerta di trasporto pubblico locale attraverso l'attuazione dei programmi sul Servizio Ferroviario Metropolitano.
Questo sistema multimodale, che si vuole sempre più integrato, in fase di progressivo sviluppo, risulta un elemento chiave per dotare il territorio di supporto alla domanda di mobilità di persone e merci attuale e di quella generabile nel futuro, tenendo presente anche i nuovi scenari aperti dalle nuove infrastrutture autostradali a nord e ad est del territorio dell'Associazione (Cispadana e Passante Nord), e dal potenziamento di quelle sud (quarta corsia dell'A1 e nuovo casello autostradale della Muffa).
La risposta della pianificazione deve dunque essere giocata su scelte insediative e infrastrutturali integrate, che rendano più chiare le gerarchie funzionali della rete stradale e più capillare il rapporto tra domanda e offerta dei sistemi di mobilità a basso impatto (SFM,TPL, ciclabili). Sul Versante ferroviario, però, occorrerà che gli impegni assunti siano puntualmente onorati, consentendo, così, il progressivo recupero di esternalità prodotte da inefficienze complessivamente riscontrabili sul sistema del trasporto pubblico collettivo.

La valutazione qualitative

A valle del percorso di definizione delle criticità sono stati declinati i principali obiettivi da porre nel disegno del Piano Strutturale, che possono sintetizzarsi nel seguente elenco:

- migliorare le condizioni di accessibilità del territorio delle Terre d'acqua attraverso la conferma del SFM come sistema portante della mobilità pendolare, il riequilibrio modale del movimento delle persone all'interno dei centri abitati e il completamento e potenziamento del sistema della viabilità extraurbana per favorire il decongestionamento delle infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità al sistema

autostradale di previsione;
- ridurre le esternalità sul sistema territoriale complessivo prodotte dal trasporto merci attraverso la razionalizzazione del sistema logistico del territorio;
- perseguire il raggiungimento di una mobilità sostenibile promuovendo la riduzione delle emissioni e dei consumi energetici da traffico, incrementando la sicurezza stradale e l'offerta ciclabile, riducendo i flussi di attraversamento dei centri abitati, e infine promuovendo la partecipazione alla definizione e alla realizzazione delle politiche sul TPL e sulla mobilità sostenibile che interessano l'area dell'Associazione Intercomunale.

La valutazione qualitativa di tali azioni acquisisce, in realtà, buona parte delle risultanze di numerose altre valutazioni che hanno affrontato, non ultimo il Piano della mobilità Provinciale, i temi legati all'accessibilità del territorio in questione.
Particolarmente in questo ambito si evidenziano le maggiori coerenze con gli obiettivi di sostenibilità tesi alla riduzione degli effetti prodotti dal traffico motorizzato privato sulla popolazione e quindi con le politiche tese a ridurre l'uso dei mezzi privati per il sostentamento della domanda di mobilità. Anche il quadro delle azioni risulta pienamente coerente con gli obiettivi e le politiche poste dai piani sovraordinati e in questo senso occorre ribadire quanto il sistema di azioni previsto in questo processo sia stato costruito proprio a partire da quanto previsto dagli strumenti di programmazione sovraordinati, assumendo anche le opportune specificazioni che hanno consentito di costruire il quadro delle previsioni del PSC oggetto della presente valutazione.
Riguardo all'accessibilità agli ambiti di potenziale insediabilità di funzioni urbane, la valutazione qualitativa ha messo in evidenza le prestazioni che ciascun ambito dovrà mantenere rispetto gli obiettivi posti sul sistema della mobilità nei diversi sistemi di modalità (stradale, SFM, TPL, ciclabili). E' in questo percorso che emergono le principali necessità di ampliare la dotazione del sistema di trasporto collettivo, per meglio diffondere l'offerta in tal senso, coerentemente con quanto definito negli obiettivi di piano su indicati.

La valutazione quantitative

Al fine di eseguire la valutazione *quantitativa* delle variazioni delle condizioni del funzionamento della rete stradale del territorio comunale, prodotte dall'attuazione delle politiche previste dal PSC sul versante insediativo e su quello infrastrutturale, si è provveduto alla costruzione del modello di simulazione del traffico privato relativo alla rete che attraversa il territorio dei comuni dell'Associazione, in modo da poter utilizzare uno strumento sufficientemente attendibile per le valutazioni di sistema.
In particolare il modello di simulazione assunto è stato sviluppato, nei vari scenari, a partire da quello utilizzato dalla Provincia di Bologna, che allo scopo ha reso possibile tale implementazione fornendo la struttura modellistica di base, già messa a punto per la redazione del Piano della Mobilità Provinciale.
Il risultato di questa valutazione di sistema consiste nella descrizione della linea di tendenza ottenuta per lo scenario di progetto (PSC), a partire ovviamente dal presupposto che tutte le politiche previste nel Piano saranno completamente attuate nel periodo di riferimento; d'altronde.
Gli scenari simulati per la valutazione sono:
- lo **scenario attuale**, ricostruito con la base dati contenuti nel modello provinciale aggiornato con i dati raccolti nel Quadro Conoscitivo;
- lo **scenario di riferimento** o tendenziale, che si compone di tutte le previsioni insediative e infrastrutturali contenute nei PRG previgenti nonché di quelle contenute negli strumenti di programmazione sovraordinati;
- lo **scenario di progetto – PSC,** che contiene tutte le previsioni infrastrutturali e insediative dello strumento in corso di valutazione.

Lo schema di assetto individuato nel PSC tende, da un lato, a completare e potenziare il sistema della viabilità extraurbana per favorire il decongestionamento delle infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale di previsione, dall'altro lato a ridurre i flussi di attraversamento dei centri abitati al fine di migliorare in maniera determinante la qualità dei luoghi abitati.
Il PSC, in coerenza con le risultanze della conferenza di Pianificazione, con le controdeduzioni alle osservazioni ed il recepimento delle riserve della Provincia, configura il sistema infrastrutturale stradale, scenario di Progetto, articolato in tre categorie:

- opere comprese nel quadro di pianificazione provinciale, inserite tra le priorità del Piano della Mobilità Provinciale e del PTCP (che compongono anche lo **scenario tendenziale**):
  - come "grande rete" di interesse della viabilità di interesse nazionale/regionale
    - corridoio per la variante alla trasversale di Pianura a Sala Bolognese;
    - corridoio per la Variante delle Budrie;
  - come "rete di base" di interesse regionale
    - corridoi per la viabilità compresa nell'accordo del Martignone e collegamento con il casello sulla A1 in località la Muffa a Crespellano (extraterritorio);
  - come "viabilità extraurbana secondaria" di rilievo provinciale e interprovinciale
    - corridoio per il completamento della intermedia di pianura ed il suo collegamento con la strada Persicetana;
- altre opere comprese nel quadro di pianificazione provinciale, non inserite tra le priorità del Piano della Mobilità Provinciale e del PTCP (presenti anche lo **scenario tendenziale**):
  - come "grande rete" di interesse della viabilità di interesse nazionale/regionale
    - corridoio per il completamento della Tangenziale Sud di San Giovanni in Persiceto e collegamento con la Variante delle Budrie
- corridoi infrastrutturali di adeguamento e completamento della rete primaria del PSC da sottoporre a studio preliminare di fattibilità:
  - corridoio per la Tangenziale Sud di Sant'Agata;
  - corridoio per la variante alla strada Persicetana a Crocetta;
- corridoi infrastrutturali di adeguamento e completamento della rete primaria del PSC come indicazione strategica di lungo periodo:
  - corridoio infrastrutturale per la Tangenziale a sud ovest di S. Matteo della Decima;
- corridoi infrastrutturali di completamento della viabilità locale (rete stradale secondaria):
  - il corridoio infrastrutturale, in comune di Calderara di Reno, per la variante ad ovest di Longara tra via Marchesini e via Longarola;
  - il corridoio infrastrutturale, in comune di Calderara di Reno, per un nuovo collegamento tra la via Stelloni Levante e la via Garibaldi, come alternativa alla via San Vitalino;
  - il corridoio infrastrutturale, in comune di Anzola dell'Emilia, a sud di Lavino per il collegamento tra la via Emilia e via Madonna Prati in alternativa alla direttrice di via Matteotti/via Masini;
  - il corridoio infrastrutturale, in comune di S. Agata Bolognese, a ovest del capoluogo, per il collegamento tra SP 255 per Modena e via per Crevalcore, con l'adeguamento della direttrice delle vie Malmanago e degli Alberi.

Nella valutazione quantitativa lo scenario di progetto di PSC è stato composto inserendo tutte le misure individuate, anche quelle di lungo periodo, di modo che si possano avere effettive valutazioni sullo schema di assetto complessivo nonché le prime indicazioni sulla significatività di misure da sottoporre a successive analisi di prefattibilità.
In sintesi le caratteristiche dei tre scenari risultano le seguenti:

	Domanda	Offerta
Scenario attuale	Matrice attuale del Piano della Mobilità Provinciale ricalibrata nella zona di studio sulla base di dati di traffico riferiti alla rete stradale in esame	Rete funzionante nel periodo di osservazione per la costruzione del Quadro Conoscitivo del PSC e conforme allo scenario attuale del PMP
Scenario di riferimento o tendenziale	Matrice dello scenario di progetto del PMP a cui è stato sostituito il carico di traffico generato/attratto dalle zone dei sei comuni che costituiscono l'Associazione, considerando completamente attuate le previsioni urbanistiche dei sei PRG.	Rete dello scenario di progetto del PMP/PTCP (come indicato in precedenza)
Scenario di progetto	Matrice dello scenario di progetto del PMP a cui è stato sostituito il carico di traffico generato/attratto dalle zone dei sei comuni che costituiscono l'Associazione, considerando completamente attuate le previsioni insediative dei rispettivi PSC.	Rete dello scenario complessivo di progetto del PSC

Tabella 5.1.1 – Composizione dei differenti scenari

Riguardo alla domanda di traffico considerata nello scenario di progetto, scenario PSC, si specifica che la quantificazione è stata ottenuta dalla assunzione del carico urbanistico complessivo definivo a livello comunale dal dimensionamento di ciascun PSC; mentre la distribuzione territoriale, nell'impossibilità di assumere una determinata configurazione spaziale, a causa della natura non conformativa del piano strutturale, si è assunta per la valutazione di sistema una distribuzione del carico totale comunale proporzionalmente a quello massimo ammissibile nei diversi ambiti di potenziale trasformazione. Per le valutazioni specifiche sui singoli ambiti invece, in modo cautelativo, si è considerato il traffico prodotto dal massimo carico urbanistico ammissibile per lo specifico ambito.
Il problema non si è posto invece per lo scenario di riferimento o tendenziale, costruito sulle previsioni dei PRG e quindi su una più stringente rapporto tra carico urbanistico previsto e sua collocazione nell'ambito del comparto.
In tutti e due i casi poi il carico urbanistico ed il traffico generato/attratto è stato stimato sulla base delle quantità e del mix di usi ammessi, sulla base di parametri standard desunti da medie estrapolate da casi assimilabili ottenute dall'elaborazione dello scenario attuale.

Le valutazioni modellistiche

La valutazione della sostenibilità delle previsioni del Piano Strutturale Comunale riguardo il tema delle infrastrutture della mobilità, ma anche dei conseguenti effetti sul sistema ambientale, richiede:

- la ricostruzione degli scenari di domanda interna all'ambito di studio, e quindi anche l'indicazione degli ambiti "da urbanizzare" e le relative previsioni insediative;
- la ricostruzione della struttura della domanda di attraversamento del territorio comunale;
- la ricostruzione degli scenari di offerta;
- la predisposizione di un modello di simulazione del traffico in grado di descrivere gli effetti delle scelte insediative e infrastrutturali sui principali indicatori di qualità della mobilità stradale: numero di veicoli circolanti, distanze percorse, velocità medie, livelli di servizio;
- la predisposizione dei dati di traffico da utilizzare come input dei modelli di simulazione acustica e atmosferica, per l'analisi degli effetti ambientali conseguenti agli scenari di

mobilità derivanti dalle scelte insediative e infrastrutturali.
Nell'ambito della Valsat è stato possibile approfondire alcuni aspetti quantitativi alla macroscala, mantenendo un livello di analisi quali-quantitativa per i problemi di scala inferiore.
Successivamente è stata effettuata una valutazione quantitativa, sulla base di un modello di simulazione appositamente predisposto, per verificare gli effetti sulla distribuzione della mobilità conseguenti alla realizzazione delle previsioni infrastrutturali principali contenute nei PSC.

L'evoluzione della domanda di mobilità
Lo scenario di domanda di mobilità, conseguente al quadro insediativo e infrastrutturale, alla luce delle analisi condotte, risulta costituito da due componenti: la domanda espressa dal territorio comunale, interna e di relazione con l'esterno (ingresso e uscita), e la domanda di attraversamento, certamente rilevante, che ha origine e destinazione esterne al territorio di ciascun comune (pur interessando la rete stradale interna).
La domanda interna di mobilità è espressione diretta del "carico urbanistico" conseguente al sistema insediativo di riferimento, inteso come numero complessivo di unità che nell'arco di tempo considerato sono presenti e svolgono una attività nell'ambito territoriale oggetto di analisi. Ciascuno di questi soggetti esprime una specifica domanda di mobilità, cioè di spostamenti, che nell'insieme costituisce la domanda espressa dal sistema insediativo analizzato.
La sua distribuzione territoriale dipende invece dalla distribuzione delle attività sul territorio e dalla loro accessibilità, conseguenza diretta della configurazione della rete infrastrutturale e dei livelli di servizio che essa esprime.
La domanda esterna di attraversamento è, al contrario, per definizione, una domanda che non dipende dal sistema insediativo comunale. Questa domanda nel caso specifico subisce una modificazione dovuta a due fattori: il primo riguarda l'attitudine "naturale" alla crescita di mobilità espressa dai territori che, a seguito delle politiche di sviluppo territoriali nonché di fattori congiunturali macroeconomici, potrà essere più o meno veloce; il secondo riguarda l'evoluzione del sistema infrastrutturale che interessa il territorio in questione che potrebbe produrre effetti attrattivi o diversivi di traffico presente su altre porzioni di rete.
La costruzione degli scenari di domanda ha seguito un procedimento di stima che ha riguardato in particolare la domanda generata dai nuovi insediamenti previsti nei PRG previgenti nonché dei nuovi ambiti previsti dal PSC.
Per quanto attiene la domanda dello scenario attuale il procedimento di stima è stato compiuto partendo dalle matrici utilizzate per la definizione dello "scenario attuale" del PMP ricalibrate allo scopo per rispondere in maniera più puntuale alle specificità locali (rilievi effettuati nell'ambito del QC).
Con tale processo di calibrazione si sono ottenuti risultati soddisfacenti e che descrivono in maniera più puntuale le dinamiche degli spostamenti interne al territorio in esame.

La domanda degli scenari futuri si è ottenuta adottando i coefficienti specifici di generazione/attrazione e di ripartizione modale per le aree a prevalente funzione residenziale o a prevalente funzione produttiva, ottenuti dalla matrice calibrata, applicati ai parametri caratteristici delle zone e degli ambiti a prevalente funzione residenziale (abitante teorico) o a prevalente funzione produttiva (m^2 di superficie territoriale).
A partire da questi dati si è assegnato un coefficiente di generazione/attrazione, per le singole aree/ambiti a prevalente vocazione residenziale o produttiva, derivato da quelli desunti dalla matrice O/D dello scenario attuale e riportato alle singole entità di riferimento che sono gli abitanti (teorici) per le aree a prevalente funzione residenziale e

la superficie territoriale per le aree a prevalente vocazione produttiva.
Di seguito la tabella riepilogativa che riporta la quantificazione della domanda e la sua evoluzione in ogni scenario per ogni comune.
Occorre evidenziare che, per coerenza con la struttura di partenza del modello di simulazione, non è stata rappresentata e attribuita la domanda interna alle zone di riferimento mentre è sempre presente la domanda di relazione tra le zone interne all'area di valutazione (spostamenti intercomunali e interzonali).

	Origine leggeri			Destinazione leggeri			Origine pesanti			Destinazione pesanti		
Nome zona Visum	A	T	P	A	T	P	A	T	P	A	T	P
Anzola	920	1065	1137	1698	2158	2413	91	117	139	198	245	290
Calderara	1549	1837	1933	2380	2801	2763	183	236	231	133	183	178
Crevalcore	949	1215	1101	901	1941	1261	39	194	93	23	114	55
Sala Bolognese	734	830	846	546	702	1380	31	45	108	24	36	88
S. Giovanni in Persiceto	1812	3512	2920	1619	2759	2216	173	280	228	134	233	186
Sant'Agata Bolognese	439	579	569	448	790	707	1	2	3	2	4	6
TOTALE	**6403**	**9038**	**8506**	**7592**	**11151**	**10740**	**518**	**874**	**802**	**514**	**815**	**803**
Variazione %		+ 41%	+ 33%		+ 47%	+ 41%		+ 69%	+ 55%		+ 59%	+ 56%

A = scenario attuale
T = scenario tendenziale
P = scenario di progetto

Tabella 5.1.2 – Composizione della domanda nei differenti scenari

Come si osserva dalla tabella il salto di domanda stimato tra lo scenario attuale e quelli di valutazione risulta leggermente più elevato per lo scenario tendenziale (di riferimento) che per lo scenario di progetto da PSC.
Dal punto di vista del risultato, le matrici di domanda che descrivono i tre scenari rappresentano ovviamente delle stime condotte con procedure parametriche; queste non costituiscono che un dimensionamento di larga massima dei fenomeni eventualmente instaurabili dalle evoluzioni contemplate in ogni singolo scenario. E' chiaro, tra l'altro, che in questo procedimento di stima, che si basa sul mantenimento delle condizioni di ripartizione modale determinate per lo scenario attuale, non sono evidenti gli effetti potenzialmente introdotti dal Servizio Ferroviario Metropolitano e dal riassetto della rete complessiva del trasporto pubblico; la valutazione degli effetti, certamente positivi sul traffico stradale, conseguenti all'introduzione di queste misure non può che essere demandata alle opportune sedi di valutazione dei piani di settore (Piano di bacino del TPL e Progetto del SFM).

Le valutazioni quantitative per i differenti scenari
La procedura seguita per la verifica dello schema infrastrutturale proposto è stata la seguente:
- traduzione dello schema di assetto infrastrutturale e circolatorio della situazione attuale, dello scenario di riferimento e della scenario PSC nel relativo modello di simulazione;
- assegnazione della matrice della domanda nell'ora di punta e determinazione dei volumi di traffico su ciascun asse stradale per i tre scenari;
- estrazione di alcuni indicatori parametrici di efficacia ed efficienza del traffico per la

situazione attuale, per lo scenario tendenziale (di riferimento) e per quello di progetto di PSC.

Pur se il PSC non indica il tracciato dei nuovi assi, limitandosi a prevedere un corridoio entro il quale dovrà essere progettata la nuova infrastruttura, per potere effettuare le valutazioni quantitative e quindi le relative simulazioni, è stato necessario ipotizzarne un tracciato in linea con gli obiettivi delineati dal PSC.

L'assegnazione è stata eseguita con il programma di simulazione del traffico VISUM della PTV AG di Karlsruhe, modello di uso consolidato per questo tipo di elaborazione.

Il modello effettua una assegnazione all'equilibrio con restrizione di capacità, sulla base della matrice della domanda e delle caratteristiche geometriche e di esercizio (velocità a vuoto, curva di deflusso, ecc.) degli assi che compongono il grafo della rete stradale.

Il modello è dunque in grado di descrivere, con buona attendibilità, il comportamento del sistema sotto le ipotesi tipiche di questo genere di modelli, prima fra tutte la piena razionalità delle scelte dell'utenza. Dalle simulazioni effettuate con il modello è possibile dunque ottenere alcuni parametri elementari, per ciascuno schema infrastrutturale, che aiutano nella valutazione delle prestazioni dei rispettivi scenari.

Sulla base delle simulazioni effettuate, dal confronto tra lo scenario tendenziale (di riferimento) e quello attuale, è possibile evidenziare quanto segue:

- innanzitutto emerge il nuovo carico di traffico, in entrambi gli scenari di valutazione, prodotto dall'esercizio del "passante nord"; il sistema autostradale nello scenario attuale è completamente assente dal territorio in analisi e quindi il nuovo tracciato autostradale risulta per il territorio dell'Associazione completamente aggiuntivo con tutte le ricadute conseguenti alla nuova presenza; nello scenario di riferimento il nuovo casello di S. Giovanni funziona come porta di ingresso al sistema;
- si evidenzia, nell'area di valutazione, l'incremento dei flussi generato localmente dagli incrementi di domanda stimati negli scenari di valutazione ma anche degli incrementi della domanda complessiva stimati per tutto il territorio provinciale;
- nello scenario tendenziale (di riferimento), l'introduzione delle misure previste dal PMP contribuisce a ridisegnare il rango generale della rete e affidare, lì dove presenti gli interventi, alle viabilità extraurbane e a quelle urbane il rispettivo ruolo. Ciò si osserva particolarmente a Sala Bolognese, a San Giovanni in Persiceto, a Budrie e, in parte, a Calderara. Anche il nuovo casello della Muffa mostra una discreta attrattività, mentre non si riscontrano tendenze a un utilizzo improprio delle strade interne al sistema territoriale per bypassare la rete autostradale; il collegamento dell'intermedia con la Persicetana tende a redistribuire i flussi di relazione tra la nuova infrastruttura e il territorio collegato con il nuovo terminale non producendo, tra l'altro, sovraccarichi sulla strada persicetana rispetto una configurazione senza collegamento;
- la strada Persicetana risulta interessata da importanti incrementi dei flussi in transito generati soprattutto dall'incremento di domanda che si è stimata, in parte mitigati dalla presenza delle infrastrutture di potenziamento della rete come la variante alla SP2 e la variante di Sala;
- sulla via Emilia, nel tratto occidentale, si riscontrano effetti positivi legati all'introduzione delle misure di infrastrutturazione previste dall'accordo per l'area industriale del Martignone;
- nello scenario di riferimento permangono alcune condizioni di criticità evidenziate nel processo di pianificazione soprattutto all'interno dei centri urbani di Decima e Sant'Agata dove i flussi di attraversamento tendono ad incrementare in maniera significativa così come a Crevalcore, ove la tangenziale non sembra mostrare una grande attrattività rispetto i flussi di attraversamento che invece permangono, in parte, sulla rete interna al centro urbano.

L'introduzione delle misure del PSC, come precedentemente descritte, consentono una più

evidente gerarchizzazione dei flussi promosse anche dalla introduzione di misure di riqualificazione dei tratti di strada che attraversano i centri urbani simulate con una riduzione della velocità di base di quei tratti di rete che possono usufruire di alternative più valide.
Dalla valutazione dei risultati delle simulazioni, in particolare dal confronto tra lo scenario di Progetto e quello tendenziale, si osserva:

- una generalizzata riduzione dei flussi anche causata da una contrazione della domanda prodotta dai minori carichi urbanistici dello scenario di progetto rispetto allo scenario tendenziale, si ricorda infatti che il dimensionamento dei PSC ha comportato una riduzione significativa delle previsioni insediative dei PRG preesistenti;
- il pieno funzionamento delle varianti di Decima, di Sant'Agata e di Crocette che determina la relativa diminuzione dei flussi nei centri abitati corrispondenti;
- una riduzione dei flussi sulla "tangenziale di Calderara – Variante alla Padullese" promossa dall'introduzione del collegamento tra l'intermedia di Pianura e la zona industriale del Lippo;
- una significativa riduzione dei flussi di transito sulla rete sudorientale di San Giovanni in Persiceto promossa dall'introduzione del prolungamento della tangenziale sud; a questo proposito si deve osservare che la configurazione simulata risulta pienamente conservativa rispetto una configurazione che preveda la continuità geometrico funzionale del tracciato tra tangenziale sud in esercizio e corridoio del PSC. E' chiaro che la ricerca delle opportune geometrie in sede di progettazione del corridoio tenderebbe ad incrementare l'effetto diversione qui rilevato consentendo un ulteriore beneficio trasportistico-ambientale al territorio urbanizzato di San Giovanni a ridosso della tangenziale sud attuale;
- il permanere di condizioni di criticità legate alla presenza di flussi di attraversamento dell'abitato di Crevalcore. In questa sede, tranne che nei casi in cui sono stati introdotti nuovi elementi infrastrutturali in variante ai centri abitati, ai quali sono state associate politiche di moderazione all'interno dei centri abitati corrispondenti, non sono state volutamente introdotte altre misure che non fossero direttamente collegate a politiche infrastrutturali. E' evidente, però, che il quadro di riferimento costruito dal PSC consiglia, in questo caso, l'introduzione di politiche di moderazione all'interno dell'abitato di Crevalcore anche per migliorare l'appetibilità del tracciato esterno al centro abitato che sembra evidentemente sottoutilizzato rispetto alle reali capacità del sistema.

Senza voler entrare puntualmente nelle quantità specifiche espresse dal modello di assegnazione su ciascun elemento di rete, basti osservare che gli incrementi significativi si collocano sui sistemi individuati dal PSC per sopperire alle criticità presenti allo stato attuale; nello stesso tempo si misurano significative riduzioni, e quindi benefici diretti, proprio su quei percorsi che hanno presentato, durante le analisi dello stato attuale, condizioni di criticità e che potranno essere prioritariamente recuperati a funzioni eminentemente urbane.
Dalle stesse simulazioni è possibile estrarre i valori relativi ad alcuni indicatori elementari che possono essere assunti per la valutazione dei due scenari:

- la lunghezza della rete stradale di riferimento, espressa in chilometri;
- la percorrenza o quantità di "veicoli per chilometro", cioè la somma dei prodotti dell'estensione di ciascun elemento stradale per il numero di veicoli che lo percorrono nel tempo di riferimento (ora di punta), che rappresenta il numero di chilometri percorsi dai veicoli che circolano sulla rete e quindi è in stretta correlazione con la quantità di energia impiegata e parallelamente con la quantità di inquinanti emessi; la percorrenza viene qui fornita separatamente per i veicoli leggeri, per quelli pesanti e per i veicoli equivalenti;

- il tempo totale di viaggio, cioè la somma dei prodotti del tempo necessario a percorrere ciascun elemento stradale per il numero di veicoli che lo percorrono nel tempo di riferimento (ora di punta), che rappresenta la quantità di tempo complessiva spesa dagli utenti per muoversi sulla rete, soddisfacendo la domanda espressa; questo valore è relazionabile all'efficienza della rete dal punto di vista dell'utenza secondo il parametro tempo;
- l'indice di congestione cioè il rapporto tra i flussi transitati nell'ora e la capacità dell'asse considerato; qui viene presentata la percentuale di chilometri e di veicoli x chilometro con IC inferiore a 0,75 (precongestione);
- la velocità media sull'intera rete stradale;
- la densità di flusso, espressa in numerosi veicoli, che fornisce una indicazione sul numero di veicoli presenti mediamente istantaneamente su un chilometro di rete.

I valori ottenuti per questi parametri dalle simulazioni sono riportati nella tab. che segue.

Parametro	Unità di misura	Att	Rif	diff % (Att/Rif)	PSC	diff % (PSC/Rif)	diff % (PSC/Att)
Km totali di rete (entrambe le direzioni)	km	520	591	14%	619	4,8%	19,0%
con prevalente funzione urbana	km	81	88	9%	101	15,0%	25,0%
con prevalente funzione extraurbane	km	440	470	7%	485	3,3%	10,4%
autostrade	km		33		33	0,0%	
Percorrenza totale - veicoli equivalenti	veicoli*km	152.163	380.747	150%	369.784	-2,9%	143,0%
su strade con prevalente funzione urbana	veicoli*km	20.636	33.000	60%	28.087	-14,9%	36,1%
su strade con prevalente funzione extraurbane	veicoli*km	131.527	226.539	72%	221.665	-2,2%	68,5%
su autostrade	veicoli*km		121.209		120.032	-0,97%	
Tempo totale di viaggio	ore	2.315	8.255	257%	7.634	-7,5%	229,8%
su strade con prevalente funzione urbana	ore	779	1.857	138%	1.526	-17,8%	95,8%
su strade con prevalente funzione extraurbane	ore	1.535.	5.156	236%	4.913	-4,7%	219,9%
su autostrade	ore		1.242		1.195	-3,8%	
Percentuale di rete con Ic < 0,75	%	1,0	0,9	-11%	0,9	5,1%	-6,7%
Percentuale di veicoli*km su rete con Ic < 0,75	%	0,9	0,6	-31%	0,8	19,2%	-18,2%
Velocità media	km/h	47	46	-2%	49	5,8%	3,2%
su strade con prevalente funzione urbana	km/h	24	24	-2%	24	3,1%	1,0%
su strade con prevalente funzione extraurbane	km/h	57	53	-8%	56	4,9%	-3,4%
su autostrade	km/h		102		105	3,1%	
Densità di flusso	n. veicoli/km	10,5	16,7	59%	15,3	-8,2%	45,9%
su strade con prevalente funzione urbana	n. veicoli/km	16,0	23,1	44%	21,1	-8,9%	31,6%
su strade con prevalente funzione extraurbane	n. veicoli/km	8,1	13,5	66%	12,7	-5,6%	57,0%
su autostrade	n. veicoli/km		36,3		34,8	-4,2%	

Tabella 5.1.3 Valori degli indicatori trasportistici per la situazione attuale, per lo scenario di riferimento e per lo scenario di PSC

Dall'osservazione della tabella si rileva che nello scenario tendenziale (di riferimento), a fronte di incrementi di domanda di cui si è detto in precedenza, si producono "sensibili" modifiche dei parametri di caratteristici tra cui un incremento complessivo delle percorrenze di circa il 150% imputabili per circa la metà ai flussi autostradali insistenti sul passante nord.
Ma l'apporto alla crescita locale si rende evidente quando si osservano i parametri relativi alla rete urbane ed extraurbana; nello scenario tendenziale si osserva un incremento delle percorrenze sulla tale rete che risente evidentemente degli incrementi di domanda stimati: a fronte di un incremento della rete del 7-9% si osservano incrementi delle percorrenze di oltre il 60%, con un deterioramento complessivo di tutti gli altri parametri caratteristici di funzionalità. Si riduce invece la rete che mostra indice di congestione superiore a 0,75 a dimostrare che la configurazione della domanda (quantità e dislocazione) risente positivamente del nuovo assetto infrastrutturale.
Nello scenario di progetto di PSC l'introduzione delle nuove infrastrutture e la riduzione parziale della domanda produce miglioramenti diffusi sul funzionamento della rete rispetto lo scenario tendenziale.
Sempre considerando che lo scenario di progetto, come il tendenziale, contempla la presenza del nuovo tracciato autostradale (passante Nord), si osserva una riduzione delle percorrenze sulla rete urbana ed extraurbana (più significativa) e un recupero sugli indici di funzionalità complessivi, tra cui il tempo di viaggio, le velocità di percorrenza e la densità di veicoli.
Occorre evidentemente notare come l'impostazione delle politiche del PSC sul sistema della mobilità inerenti il traffico veicolare risultino efficaci rispetto gli obiettivi assunti: la riduzione dei valori dei parametri di valutazione mostra che le politiche definite, comprese quelle di adozione di misure riguardanti la regolamentazione dei flussi nei centri abitati, consente la riduzione sostanziale della pressione da traffico sulle aree maggiormente sensibili e quindi il raggiungimento degli obiettivi assunti.
La tendenza dello scenario di progetto è quella di convergere in maniera più diretta verso gli obiettivi assunti e questo risulta l'aspetto determinante per concludere positivamente il percorso di valutazione sul sistema infrastrutturale.
Occorre infatti evidenziare che nel trasferimento dei flussi di attraversamento dalla rete urbana alla rete extraurbana si producono non solo miglioramenti da punto di vista territoriale ma anche significativi recuperi sul fenomeno incidentalità, come si è evidenziato nel Quadro Conoscitivo, soprattutto a Decima; aspetto determinante per valutare l'effetto delle nuove infrastrutture previste dall'assetto complessivo.
Le risultanze qui illustrate finora sono state elaborate non considerando, per le metodologie assunte, gli effetti della completa entrata in esercizio del servizio ferroviario metropolitano (SFM), non solo come completamento delle stazioni, ma soprattutto come cadenza mento del servizio; si ricorda, infatti, che i coefficienti di generazione/attrazione per la componente veicolare sono stati desunti dallo stato attuale e applicati agli scenari insediativi di riferimento e di progetto così come ricavato dalle elaborazioni condotte sullo stato attuale.
Lo scenario di attuazione delle previsione del progetto del Servizio Ferroviario Metropolitano è tuttavia ricavabile dai documenti del Piano della Mobilità Provinciale in cui sono riportati gli scenari di valutazione che in questa sede possono essere assunti, anche se non aggiornati. Gli scenari prevedono un incremento piuttosto consistente della quantità di spostamenti compiuti sul sistema ferroviario metropolitano soprattutto in uscita dal territorio, a confermare la tendenza centrifuga del comportamento individuato nel percorso di studio.
Occorre evidenziare comunque che dal punto di vista degli incrementi percentuali il maggior

peso si rileva nei movimenti in ingresso che potranno, a scenario attuato, utilizzare un sistema collettivo evidentemente bidirezionale.
I dati riportati riguardano una stima desunta dalle previsioni del Piano della Mobilità Provinciale per la fascia bi-oraria del mattino (7,00 – 9,00).

	Discesi					Saliti				
	Scenario Attuale	Scenario Riferimento	Scenario Progetto	Differenza (Riferimento - Attuale)	Differenza (Progetto - Attuale)	Scenario Attuale	Scenario Riferimento	Scenario Progetto	Differenza (Riferimento - Attuale)	Differenza (Progetto - Attuale)
Anzola Emilia	3	29	44	26	41	44	61	88	17	44
Bargellino (SFM3)	0	107	170	107	170	0	63	74	63	74
Crevalcore	57	84	84	27	27	363	490	497	127	134
Lavino	9	49	93	40	84	11	17	31	6	20
S.Giovanni	80	163	192	83	112	372	553	573	181	201
Tavernelle	21	0	0	-21	-21	60	0	0	-60	-60
Anzola Emilia	0	21	36	21	36	0	130	145	130	145
totale	**170**	**453**	**619**	**283**	**449**	**850**	**1314**	**1408**	**464**	**558**

Tabella 5.1.4 – Discesi e saliti (7.00-9.00) nei due comuni nei due scenari (Attuale, Progetto)

Supponendo di considerare che una quota di questi movimenti, pari all'80%, siano provenienti dal mezzo privato e che l'ora di punta abbia la consistenza della metà dei movimenti riportati in tabella, si ottiene una stima della potenziale riduzione di domanda su mezzo privato afferenti al territorio in esame.

	Discesi					Saliti				
	Scenario Attuale	Scenario Riferimento	Scenario Progetto	Differenza (Riferimento - Attuale)	Differenza (Progetto - Attuale)	Scenario Attuale	Scenario Riferimento	Scenario Progetto	Differenza (Riferimento - Attuale)	Differenza (Progetto - Attuale)
Anzola Emilia	2	15	22	13	21	22	31	44	9	22
Bargellino (SFM3)	0	54	85	54	85	0	32	37	32	37
Crevalcore	29	42	42	14	14	182	245	249	64	67
Lavino	5	25	47	20	42	6	9	16	3	10
S.Giovanni	40	82	96	42	56	186	277	287	91	101
Tavernelle	11	11	18	0	7	30	65	73	35	43
totale	**87**	**229**	**310**	**143**	**225**	**426**	**659**	**706**	**234**	**280**

Tabella 5.1.4 – Riduzione della domanda su mezzo privato nell'ora di punta del mattino

L'incidenza dell'attuazione del SFM sul sistema si può misurare osservando i cambiamenti che potrebbe assumere il livello di domanda generato dalle differenti zone del territorio. Nella tabella seguente, analoga alla tab. 5.1.2 si riportano i dati di generazione e attrazione avendo applicato le riduzioni riportate nella tabella precedente.

	Origine leggeri			Destinazione leggeri		
	A	T	P	A	T	P
Anzola	920	1056	1115	1698	2143	2391
Calderara	1549	1770	1853	2380	2747	2671
Crevalcore	949	1151	1034	901	1927	1247
Sala Bolognese	734	830	296	546	702	1380
S. Giovanni in Persiceto	1812	3421	2819	1619	2717	2160
Sant'Agata Bolognese	439	544	569	448	790	707
TOTALE	6403	8772	7686	7592	11026	10556
Variazione %		+ 37%	+ 20%		+ 45%	+ 39%

A = scenario attuale
T = scenario tendenziale
P = Scenario di Progetto

Tabella 5.1.5 –Domanda su mezzo privato nell'ora di punta del mattino

Dal confronto tra le due tabelle 5.1.2 e 5.1.5, si osserva come la nuova ripartizione modale, derivante dall'applicazione delle riduzioni introdotte nello scenario di riferimento e di progetto del SFM, considerando che gli effetti del cosiddetto scenario di riferimento del SFM siano applicati allo scenario tendenziale della presente valutazione e quelli di progetto del SFM allo scenario di progetto del PSC, tendano a ridurre la quantità di spostamenti per l'esterno del territorio di circa il 4% nello scenario tendenziale e di oltre il 13% nello scenario di progetto producendo una riduzione dei livelli di domanda complessiva su mezzo privato di relazione con l'esterno delle zone di riferimento, espressi nei due scenari. Questo evidente effetto di riduzione, non quantificato nella valutazione, qualitativamente assume un grande valore, in quanto consente di stimare, in maniera immediata, quali possono essere i benefici derivanti dall'introduzione delle politiche di sviluppo del SFM che, seppur non appartengono alle azioni proprie del Piano Strutturale, dovranno essere sostenute anche con l'ausilio delle politiche locali individuate nel piano quali le dotazioni delle stazioni per accrescere l'appetibilità dell'interscambio modale sul territorio. Occorre infine evidenziare che tali valutazioni sono state condotte al netto di politiche sul trasporto pubblico su gomma che consentirebbero ulteriori miglioramenti delle condizioni di pressione territoriale prodotta dal traffico veicolare. Si consideri infatti che, con le sole politiche del servizio ferroviario metropolitano, l'incremento di domanda su mezzo privato meccanizzato prodotto potenzialmente dall'attuazione del PSC si potrebbe attestare su valori intorno al 15%, con evidenti ripercussioni positive sull'intero sistema territoriale.

Le indicazioni per gli ambiti

I risultati delle analisi di tipo macroscopico hanno reso possibile un approfondimento delle valutazioni per i singoli ambiti dirette alla caratterizzazione di ciascuno di essi, in particolare in relazione alle prestazioni che ciascun ambito dovrà mantenere per assicurare la piena organicità tra obiettivi e azioni indicate dal Piano.
Riguardo il primo aspetto, ciascun ambito è stato caratterizzato la propensione di attrarre/generare spostamenti e quindi immettere nuova domanda nel sistema complessivo. A seconda del peso che, dalle prime valutazioni qui compiute, l'ambito potrà acquisire all'interno dell'intero sistema si è indicata la necessità, o meno, di eseguire studi specifici sugli aspetti trasportistici che dovranno essere finalizzati anche al dimensionamento del sistema di accesso all'ambito; lo studio, ove necessario, dovrà essere redatto all'atto dell'impostazione dello stesso progetto urbanistico e dovrà essere oggetto di valutazione

da parte dell'Amministrazione Comunale che potrà perciò verificare le condizioni di progetto e intervenire eventualmente con ulteriori indicazioni o modifiche nel periodo precedente all'approvazione del Piano attuativo.
In secondo luogo si sono individuate le condizioni di sostenibilità da garantire nell'attuazione di ciascuno ambito riguardo il sistema della mobilità ciclabile e pedonale nonché riguardo il sistema del trasporto pubblico su gomma e quello ferroviario metropolitano. Le indicazioni fornite nelle schede di valutazione di singoli ambiti sono relative sia a impostazioni di tipo progettuale da tenersi nella progettazione urbanistica dell'ambito, sia a azioni che dovranno essere oggetto di accordi con il servizio di pianificazione del trasporto pubblico locale e con il gestore del servizio stesso.
Ciascuna scheda d'ambito allegata alla presente Valutazione contiene le sintesi delle condizioni da porre alla sua attuazione e consente, per ciascuno di essi, di ricevere le indicazioni di massima alla corretta progettazione urbanistica in sintonia con gli obiettivi e le politiche del Piano Strutturale.

La sintesi del percorso di valutazione

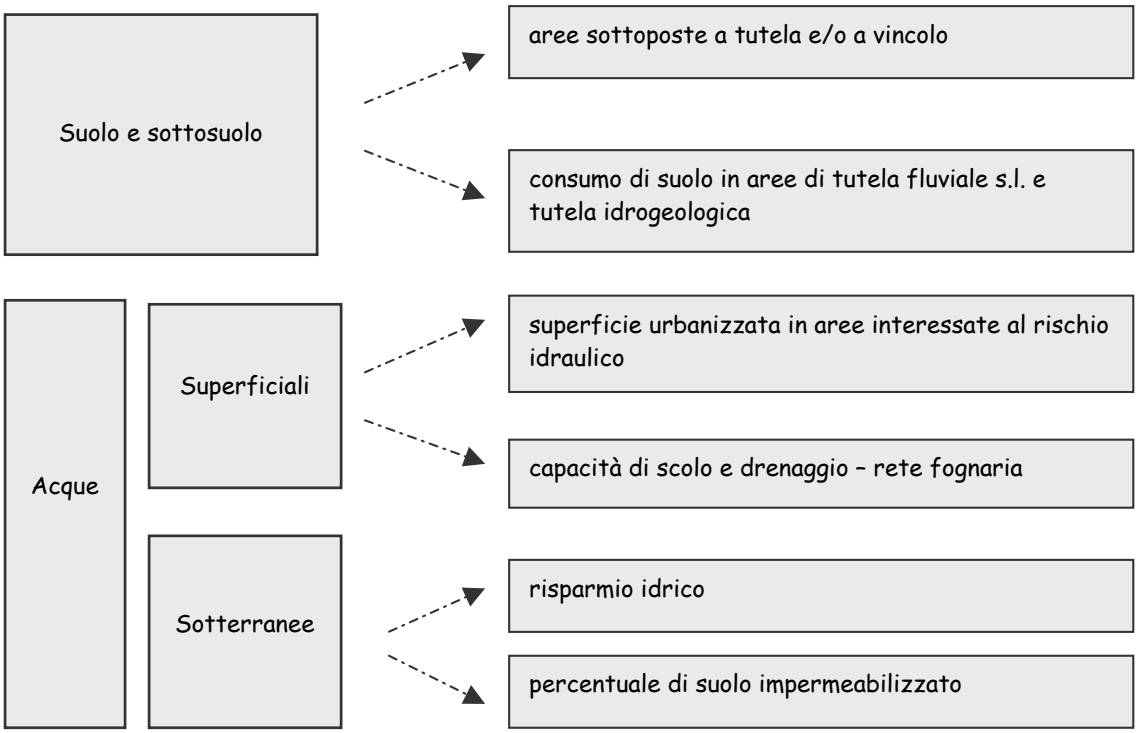
Come detto nelle premesse il lavoro qui svolto è finalizzato a verificare le condizioni di sostenibilità del piano in termini di risposta alle criticità ed ai fabbisogni rilevati in sede di Quadro Conoscitivo anche provvedendo a dare conto dei prevedibili effetti derivanti dall'attuazione delle politiche assunte nel Piano Strutturale, nonché fornendo indicazioni di misure compensative e condizioni di attuazione che dovranno essere assunte per il pieno rispetto degli obiettivi posti.
Riguardo il sistema delle infrastrutture per la mobilità il processo di valutazione condotto ha portato a verificare la piena corrispondenza delle azioni di Piano rispetto agli obiettivi individuati per rispondere alle criticità evidenziate nel Quadro Conoscitivo. Il sistema infrastrutturale di riferimento del piano risulta di pieno sostegno allo sviluppo del territorio così come delineato e contribuisce a risolvere elementi di criticità presenti nelle condizioni attuali derivanti soprattutto dalla presenza di traffico improprio in ambiti non idonei e fortemente sensibili a tale componente. L'attuazione di programmi di natura settoriale legati al potenziamento e alla riorganizzazione del trasporto collettivo, come il Servizio Ferroviario Metropolitano e la riorganizzazione dell'assetto della rete del trasporto pubblico su gomma, risultano costituire un'ulteriore leva per migliorare considerevolmente il rapporto tra il territorio e la domanda di mobilità espressa.

5.2 Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale con riferimento alla componente "suolo-sottosuolo-acque"

È evidente che ogni modificazione del territorio che ne alteri, in qualche modo, le connotazioni morfologiche, ambientali e paesaggistiche, presenta, sul territorio stesso, un impatto negativo ed in tal senso quindi, qualunque scelta di urbanizzazione, deve essere comunque valutata come impattante sull'ambiente naturale; d'altra parte, tuttavia, se si opera avendo rispetto degli elementi morfologici del paesaggio, garantendone la salvaguardia funzionale e strutturale, sarà possibile contenere tali impatti ed operare a favore di una maggiore sicurezza idraulica degli insediamenti e della salvaguardia delle acque sotterranee.
La lettura del territorio attraverso gli studi eseguiti per la costruzione del Quadro Conoscitivo aveva evidenziato, sul territorio dell'Associazione, problematiche e criticità essenzialmente legate al tema delle acque di superficie e sotterranee.
Il reticolo idrografico superficiale svolge, nel territorio in esame, una fondamentale funzione idraulica con funzioni di scolo ed irrigue; l'officiosità di tale sistema ha visto tuttavia un crescente stato di criticità connesso, da un lato, al continuo aumento delle aree urbanizzate e delle superfici impermeabilizzate, con conseguente aumento degli apporti idrici, dall'altro legato agli effetti del fenomeno della subsidenza, che ha interessato negli ultimi decenni, in maniera consistente, i territori dell'Associazione.
Lo stato di sofferenza nel quale versano numerosi corsi d'acqua (come per altro messo in evidenza dall'Ente Gestore), costituisce una delle criticità maggiormente sentite sul territorio, specie in prossimità dei centri urbani; il territorio risulta per altro contraddistinto dalla presenza di numerose aree che, per struttura morfologica, presentano maggior probabilità e rischio di inondazione in occasione di eventi calamitosi.
La rete idrica rappresenta inoltre un'importante rete ecologica, che rende permeabili realtà fortemente antropizzate; accanto ad una necessità di vincolo, esiste quindi anche una necessità di tutela, da estendere alla regione fluviale intesa in senso lato.
L'altro elemento di forte sensibilità per il territorio dell'Associazione è connesso allo stato qualitativo e quantitativo delle risorse idriche sotterranee; questa criticità interessa per lo più i territori più meridionali dell'Associazione, che si collocano in aree di conoide torrentizia, dove risultano predominanti i meccanismi di ricarica degli acquiferi sotterranei.
Con riferimento agli elementi suddetti, in sede di elaborazione di Valsat preliminare, elaborata a supporto del DP, erano state prese in considerazione le eventuali ricadute, in termini qualitativi, che le scelte di piano, contenute nel DP, potevano avere rispetto a quegli elementi del sistema "Suolo-sottosuolo-acque" che l'analisi del Quadro Conoscitivo aveva messo in evidenza come elementi di tutela o di vincolo.
Nella presente relazione di Valsat di PSC, è stata valutata la compatibilità delle scelte operate dal Piano rispetto ai differenti sistemi del territorio, individuando le eventuali misure mitigative o compensative da attuarsi per i diversi comparti; i risultati di tali valutazioni e prescrizioni, sono riportati nelle schede d'ambito e nelle schede dei corridoi infrastrutturali e sono state riportate nelle NTA del Piano come norma comune, per una determinata categoria di ambito, qualora la norma sia valida per tutti gli ambiti di una stessa tipologia, o come norma specifica per singolo ambito, nel caso si tratti di specifiche prescrizioni attuative. Le prescrizioni così definite, costituiscono condizioni per l'attuazione di ogni ambito di trasformazione, che dovranno necessariamente essere attuate in sede di POC o di PUA a secondo di quanto dettato dalla norma.
Nel presente paragrafo viene invece valutata la coerenza del processo di piano con il sistema degli obiettivi e delle politiche dichiarate (Valsat qualitativa) e, attraverso

l'utilizzo di alcuni indicatori significativi dei processi e sensibili a tutti gli elementi progettuali considerati nella loro complessità, vengono verificati gli effetti complessivi del Piano, costruendo bilanci confrontabili tra la situazione esistente allo stato di fatto (scenario di riferimento) e quella conseguente all'attuazione del PSC (scenario PSC) (Valsat quantitativa).

La Valsat qualitativa valuta quindi la sostenibilità ambientale delle scelte del PSC in relazione agli elementi costitutivi del sistema geologico-ambientale dei territori comunali e la coerenza rispetto al sistema degli obiettivi e politiche dichiarati; si tratta di una sostenibilità che non sempre è stato possibile quantificare o tradurre in indicatori numerici, tranne che in talune situazioni, ma che è sembrato importante valutare, anche solo come percezione oggettiva e tradurre pertanto in considerazioni conclusive.
La Valsat quantitativa, rispetto ai temi ambientali trattati nella definizione del Quadro Conoscitivo, ha preso in considerazione solo quegli elementi che per natura, per disponibilità di dati o perché indicativi di processi influenzati o influenzabili dalle scelte operate in sede di PSC, possono fornire indicazioni sulla sostenibilità ambientale delle scelte stesse. Individuati gli elementi su cui concentrare le valutazioni di sostenibilità, si sono quindi scelti quegli indicatori che, rappresentando i processi evolutivi determinati o influenzati dal piano, potessero essere elaborati per disponibilità di dati e serie storiche.
In particolare sono stati sviluppati i seguenti aspetti:



5.2.1 Valutazione di sostenibilità qualitativa

- Gli obiettivi generali

Nella definizione delle scelte del PSC, con riferimento alle tematiche geologiche, idrogeologiche ed idrauliche, si sono assunti quattro obiettivi generali, che mirano a:

- ridurre l'esposizione della popolazione al rischio sismico, al dissesto e al degrado ambientale e ridurre il depauperamento

della risorsa naturale non rinnovabile; tale obiettivo può essere attuato sia attraverso interventi di recupero delle compromissioni esistenti, che attraverso una politica di prevenzione, volta a minimizzare gli effetti negativi del dissesto e del degrado ambientale;

- conservare e salvaguardare le forme ed i segni strutturali che connotano la geologia, la morfologia e l'idraulica del territorio; tale obiettivo prevede di conservare e salvaguardare le forme ed i segni strutturali che connotano la geologia, la morfologia e l'idraulica del territorio;
- garantire e tutelare la qualità delle risorse idriche, sia superficiali che sotterranee, attraverso politiche di tutela e gestione, che perseguano obiettivi di qualità ambientale funzionale;
- migliorare l'assetto della rete idraulica e ridurre o eliminare l'esposizione al rischio idraulico.

Gli obiettivi dichiarati dal Piano non sempre possono essere perseguiti attraverso azioni proprie del PSC, quando piuttosto attraverso politiche che competono agli enti preposti; rispetto a tali obiettivi il Piano ha comunque assunto indirizzi di coerenza, anche se non sempre è stato possibile trasformarli in azioni, politiche, norme e prescrizioni.

- Obiettivi e coerenza delle scelte del Piano

1) <u>Ridurre l'esposizione della popolazione al rischio sismico, al dissesto ed al degrado ambientale</u>

- *Ridurre l'esposizione della popolazione al rischio sismico*: il PSC assoggetta tutti gli ambiti di nuovo insediamento ad approfondimenti geognostici ed analitici di "secondo livello", necessari per la valutazione della pericolosità sismica locale, ai sensi delle normative e direttive antisismiche vigenti; tali prescrizioni costituiscono condizioni all'attuazione di ogni ambito, da attuarsi in sede di POC; gli ambiti, o porzioni di ambito, che da tali indagini risulteranno suscettibili di fenomeni di liquefazione e/o densificazione, verranno assoggettati, in sede di PUA, ad indagini approfondite di "terzo livello", ai sensi delle normative e direttive antisismiche vigenti. Il resto del territorio è, in ogni caso, assoggettato al rispetto delle normative sismiche vigenti.
- Il dissesto ambientale, per il territorio di Terre d'acqua, risulta sostanzialmente legato agli effetti della subsidenza, che determinano fenomeni di compromissione dell'officiosità della rete di scolo (naturale, fognaria, irrigua); la *riduzione dell'esposizione della popolazione al dissesto ambientale* connesso con tale fenomeno, viene perseguito dal Piano attraverso la salvaguardia della risorsa idrica sotterranea, con la prescrizione di misure volte al risparmio idrico, alla riduzione dei consumi e dei prelievi di acque sotterranee, al reimpiego di acque meno pregiate per usi compatibili, alla regolamentazione delle attività produttive ed in particolare di quelle idroesigenti.
- *Ridurre l'esposizione della popolazione al degrado ambientale*: tale obiettivo passa attraverso il recupero di siti inquinati, (ex-discariche, aree industriali dimesse, aree di distribuzione di carburante dismesse, ecc.) che dovranno necessariamente essere bonificati secondo le normative vigenti in materia; nell'ottica di recupero di situazioni di degrado, il PSC stabilisce che, per tutti gli ambiti ARR (ambiti di riqualificazione urbana per usi residenziali) ed in tutti i casi di variazioni di destinazione d'uso di suoli o immobili da uso industriale o artigianale ad uso residenziale o a servizi o a verde, dovrà essere documentata la storia del sito, attraverso la ricostruzione delle attività insediate nel sito medesimo, da prodursi a corredo dei titoli abilitativi. Nel caso in cui non sia possibile produrre tale documentazione o, in sua presenza, il sito risulti essere stato interessato da attività industriali o artigianali potenzialmente a rischio d'inquinamento per il suolo, il sottosuolo e le acque sotterranee, il Piano stabilisce che il soggetto attuatore debba provvedere all'esecuzione di un piano di caratterizzazione

preliminare che accerti lo stato dei luoghi, escludendo o, eventualmente definendo, lo stato di rischio di contaminazione del suolo, dei primi strati del sottosuolo e delle acque sotterranee in un areale congruo, presumibilmente interessato dalle attività svolte. Nel caso in cui sia accertato lo stato di contaminazione dovranno quindi essere seguite le procedure di legge. L'obiettivo viene inoltre perseguito dal Piano attraverso la riqualificazione delle fasce fluviali ed il recupero di eventuali compromissioni in atto, consentendo la previsione, entro tali zone, anche con il ricorso alla perequazione urbanistica, di interventi volti alla realizzazione di attrezzature sportive e per l'attività all'aria aperta, di interventi di piantumazione volti alla rinaturalizzazione e valorizzazione paesaggistica ed alla realizzazione di fasce tampone per la riduzione dei carichi inquinanti generati dalle pratiche agronomiche (nitrati, fosfati, fitofarmaci, ecc.).

- *Ridurre lo sfruttamento di risorse litoidi non rinnovabili:* in tal senso il PSC esclude nuovi insediamenti in aree che richiederebbero il recupero di quote morfologiche di sicurezza con impiego di notevoli quantità di materiale litoide (es. aree morfologicamente depresse); il Piano definisce inoltre aree idonee ad ospitare impianti per il recupero di materiali di scarto e residui delle demolizioni, da reimpiegare per lavori edili. Tra i requisiti volontari individuati dal RUE viene inoltre assunta la "Riciclabilità dei materiali" negli interventi edilizi, sia come impiego di materiali riciclabili in caso di loro dismissione, che come riutilizzo di materiali riciclati derivanti da demolizioni.

2) Conservazione e salvaguardia delle forme e dei segni strutturali che connotano la geologia, la morfologia e l'idraulica del territorio

- *Conservare e salvaguardare le caratteristiche plano-altimetriche e funzionali delle morfostrutture di dossi e paleodossi*: a tale scopo il PSC istituisce la tutela delle morfostrutture di dossi e paleodossi, individuate attraverso gli studi di QC sul territorio intercomunale, assoggettandoli a specifica disciplina; per gli interventi ricadenti entro tali aree tutelate, il Piano impone, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, la salvaguardia delle caratteristiche altimetriche dei dossi al fine di non pregiudicare la funzione di contenimento idraulico; impone inoltre che la nuova edificazione sia orientata in modo da preservare l'assetto morfologico ed il microrilievo originario; le nuove previsioni di tipo produttivo potranno essere ammesse purché compatibili con la struttura idraulica dei dossi stessi. Nella realizzazione di infrastrutture, impianti e attrezzature tecnologiche a rete o puntuali il Piano stabilisce infine che venga garantita una significativa funzionalità residua della struttura sulla quale si interviene.
- *Conservare e salvaguardare la valenza naturalistica dei corsi d'acqua:* il Piano, coerentemente con la disciplina sovraordinata, individua e disciplina non solo il reticolo idrografico, principale, secondario minore, minuto e di bonifica, costituito dall'insieme degli alvei attivi zonizzati e delle aste fluviali non zonizzate, ma anche le fasce fluviali s.l. (fasce di tutela e pertinenza fluviale), attigue ai corsi d'acqua, sia per quelli naturali che per quelli della rete consortile. Entro tali aree il piano comunale persegue obbiettivi di qualità ambientale, regolamentando gli interventi consentiti e le eventuali opere idrauliche e/o infrastrutturali (paratoie, bocche di presa, ponti, ecc.) che dovranno attenersi a criteri di basso impatto ambientale e ricorrere, ogni qualvolta possibile, all'impiego di tecniche di ingegneria naturalistica, col fine di ridurre il grado di artificialità del corso d'acqua e favorire la contestuale funzione di corridoio ecologico, pur garantendo la preminente funzione idraulica.

3) Garantire e tutelare la qualità e la quantità della risorsa idrica in funzione degli usi potenziali

- *Garantire e tutelare la disponibilità della risorsa idrica*: al fine di favorire i processi di

ricarica delle falde sotterranee, il PSC ha scelto di ridurre al minimo le scelte d'insediamento entro le aree di ricarica delle acque sotterranee, limitando quindi, in tali zone, i processi d'impermeabilizzazione. Allineandosi alle indicazioni della variante PTCP in recepimento del PTA della provincia di Bologna, in fase di redazione, il Piano estende inoltre la perimetrazione delle aree di ricarica rispetto alla perimetrazione vigente operata dallo strumento Regionale. Vengono introdotte, su tutto il territorio, per i nuovi insediamenti, misure per il risparmio idrico, attraverso l'obbligo della riduzione dei consumi, del recupero delle acque meteoriche per usi compatibili, sia per la residenza che per il produttivo; negli ambiti di nuovo insediamento e nelle ristrutturazioni urbanistiche viene prescritto, ai Piani Urbanistici Attuativi, l'obbligo di previsione di reti duali di adduzione, qualora sia disponibile il servizio, ai fini dell'utilizzo di acque meno pregiate per usi compatibili. Vengono infine prescritte misure di riduzione dei consumi di acque sotterranee per usi industriali, con l'utilizzo di acque meno pregiate per forme d'uso compatibili con l'attività produttiva e l'utilizzo, laddove possibile, di fonti alternative (acque superficiali e/o acquedotti industriali), per l'alimentazione di cicli produttivi e/o circuiti tecnologici e per l'irrigazione di aree verdi aziendali.

- *Garantire e tutelare la qualità della risorsa idrica* sia delle acque superficiali che delle acque sotterranee: il Piano persegue tale obiettivo sia attraverso azioni/politiche generalizzate su tutto il territorio dell'Associazione Terre d'Acqua, che con azioni/politiche mirate per le zone di protezione della risorsa idrica (aree a vulnerabilità elevata o estremamente elevata e aree di salvaguardia delle opere di captazione di acque ad uso potabile) e per le aree di ricarica della falda. Su tutto il territorio il PSC istituisce un vincolo d'inedificabilità entro distanze di rispetto dai corsi d'acqua, favorendo la rinaturalizzazione di tali fasce, con effetto tampone rispetto agli inquinanti diffusi; gli interventi di edificazione dovranno obbligatoriamente allacciarsi alla pubblica fognatura (se esistente) o adottare sistemi di depurazione privati (ad esempio fitodepurazione) per l'edificato sparso; gli interventi di nuova urbanizzazione dovranno prevedere reti fognarie separate per le acque bianche e le acque nere; il PSC impone inoltre la piena applicazione della Deliberazione della Giunta regionale E.R. 14 febbraio 2005 n. 286 in attuazione all'art. 39 D.Lgs. 11 maggio 1999 n. 152, sulle "acque di prima pioggia". Al fine di salvaguardare la qualità delle acque sotterranee, il Piano riduce al minimo la previsione di nuovi ambiti di trasformazione urbana entro le aree vulnerabili ed entro le aree di ricarica della falda; regolamenta inoltre le attività consentite, vietando tutte quelle attività che possano definire rischio d'inquinamento per le acque sotterranee, prevedendo l'impermeabilizzazione di tutte quelle superfici nelle quali sia possibile, un sia pure accidentale, sversamento di fluidi o polveri inquinanti, impone la raccolta ed il conferimento delle acque meteoriche di "prima pioggia" (pari ai primi 5 mm. di pioggia caduti sulla superficie impermeabile) alla fognatura delle acque nere oppure la previsione di opportuni trattamenti.

4) <u>Migliorare l'assetto della rete idraulica e ridurre o eliminare l'esposizione della popolazione al rischio idraulico</u>

- *Eliminare le interferenze negative tra esigenze di funzionalità della rete idrografica e di scolo e pressione insediativa ed infrastrutturale*: anche in questo caso l'obiettivo viene perseguito attraverso la salvaguardia assoluta e la valorizzazione delle aree di pertinenza fluviale s.l., escludendone l'urbanizzazione; il Piano prescrive inoltre, per gli ambiti di possibile trasformazione urbana di nuovo insediamento, azioni volte alla riduzione del carico idraulico, con l'obbligo del rispetto del principio dell'invarianza idraulica.
- *Eliminare l'esposizione della popolazione al rischio idraulico*: il PSC esclude previsioni insediative di tipo diffuso in aree di pertinenza fluviale s.l., in aree ad alta probabilità di inondazione ed in aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso;

regolamenta gli interventi di trasformazione ammessi nelle aree potenzialmente inondabili e regolamenta gli interventi infrastrutturali ed insediativi in aree di dosso e paleodosso, che dovranno essere compatibili con la funzione di contenimento idraulico degli stessi. Il PSC inoltre, considerate le condizioni di criticità espresse nel quadro conoscitivo e nel documento preliminare e tuttora in fase di approfondimento con l'Ente Gestore, prende atto dell'esigenza di non gravare ulteriormente sull'esistente carico idraulico. Queste considerazioni valgono a fronte anche della individuazione degli interventi di riequilibrio prospettati da HERA (contenute nel Piano degli Investimenti triennale approvato) a sgravio e supporto dei centri abitati e in qualche caso già in corso di realizzazione. Le modalità per dare sostenibilità ai nuovi insediamenti ed impermeabilizzazioni in genere passano attraverso l'applicazione del principio di invarianza idraulica applicato nella forma più restrittiva; in tutti gli ambiti di trasformazione viene imposta l'adozione di dispositivi idraulici atti a conseguire il "principio dell'invarianza idraulica o udometrica". Per gli ambiti di possibile trasformazione urbana ricadenti in bacini già in crisi allo stato di fatto, il Piano vincola la nuova edificazione ad azioni preliminari di sgravio del carico idraulico esistente.

5.2.2 Valutazione di sostenibilità quantitativa

Suolo e sottosuolo

1) Aree sottoposte a tutela e/o vincolo

Per ogni territorio dell'Associazione, il PSC definisce specifici ambiti di tutela degli elementi d'interesse naturale ed ambientale e aree interessate da rischi naturali ed ambientali sottoposte a vincoli alla trasformazione; con riferimento alla componente suolo-sottosuolo-acque, gli elementi di tutela e vincolo individuati dal PSC sono i seguenti:

- alvei attivi zonizzati - fasce di tutela fluviale - fasce di pertinenza fluviale		perimetrate in recepimento del PTCP provinciale e del PSAI Samoggia – Aggiornamento 2007, approvato con Del. 1925 del 14.11.2008
- casse d'espansione e aree per la realizzazione d'interventi idraulici		comprendenti le casse d'espansione realizzate e le aree per interventi perimetrate ai sensi del PTCP provinciale e del PSAI Samoggia – Aggiornamento 2007, approvato con Del. 1925 del 14.11.2008
- zone di rispetto dai pozzi ad uso acquedottistico		perimetrate ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.
- zone di ricarica della falda: settore di tipo B e D		perimetrate in coerenza con la Variante al PTCP per il recepimento del *PTA* della Regione Emilia Romagna (DP adottato con Del. 177 del 08/04/2008)
- aree a vulnerabilità naturale dell'acquifero elevata o estremamente elevata		perimetrate ai sensi delle elaborazioni del Quadro Conoscitivo del PSC
- dossi e paleodossi		perimetrate ai sensi delle elaborazioni del Quadro Conoscitivo del PSC
- aree ad alta probabilità di inondazione		perimetrate in recepimento del PTCP provinciale e del PSAI Samoggia – Aggiornamento 2007, approvato con Del. 1925 del 14.11.2008
- aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso		perimetrate ai sensi delle elaborazioni del Quadro Conoscitivo del PSC

- aree potenzialmente inondabili		perimetrate ai sensi delle elaborazioni del Quadro Conoscitivo del PSC e del PSAI Samoggia – Aggiornamento 2007, approvato con Del. 1925 del 14.11.2008

Per ogni elemento elencato è stata calcolata l'estensione areale complessiva riferita all'intero territorio dell'Associazione espressa come superficie percentuale rispetto alla superficie intercomunale e come incremento/decremento percentuale rispetto alla medesima superficie; per ogni singolo territorio comunale dell'Associazione è stata calcolata l'estensione areale, per gli elementi presenti, espressa come superficie percentuale rispetto alla superficie comunale e come incremento/decremento percentuale rispetto alla medesima superficie.
Di seguito si riporta un bilancio quantitativo delle superfici sottoposte a tutela, per le quali sono stati analizzati tre scenari di riferimento: il primo relativo al PRG vigente, il secondo, intermedio, relativo al PTCP vigente e successiva Variante in recepimento del *"Piano Stralcio per il bacino del Torrente Samoggia: aggiornamento 2007"*, ed il terzo relativo al PSC.
Per il reperimento dei dati informatizzati relativi agli scenari di riferimento (PRG) ci si è avvalsi della sezione dedicata della banca dati della Provincia di Bologna (SIT) e dei dati forniti dai singoli comuni.
Gli elementi di tutela sono stati distinti in funzione del tipo di tutela o vincolo che generano: di tipo idraulico e/o ambientale.

ASSOCIAZIONE TERRE D'ACQUA		**Sviluppo areale (% sul totale del territorio intercomunale)**			**Incremento/decremento (% sul totale del territorio intercomunale)**	
Tipo di tutela/vincolo	**Categoria**	**Scenario di riferimento**	**P.T.C.P. Vigente**	**PSC**	**PSC-Scen. Rif**	**PSC-PTCP**
Tutela idraulica/ambientale	Alveo attivo zonizzato	3.1	6.6	7.0	+3.9	+0.3
Tutela idraulica/ambientale	Fasce di tutela fluviale	13.9	5.4	5.4	-0.9	/
Tutela idraulica/ambientale	Fasce di pertinenza fluviale		7.6	7.6		/
Tutela idraulica/ambientale	Casse d'espansione e aree per la realizzazione d'interventi idraulici	0.7	1.2	1.3	+0.6	+0.1
Tutela ambientale	Zone di rispetto di pozzi ad uso acquedottistico e relative fasce di rispetto	0.1	0.1	0.1	/	/
Tutela ambientale	Aree di ricarica della falda: settore di tipo B e D	/	2.9*	5.3	+5.3	+2.4
Tutela ambientale	Aree a vulnerabilità/difesa idrogeologica	15.0	3.7	1.6	-12.1	-2.1
Tutela ambientale	Dossi e Paleodossi	/	/	24.3	+24.3	+24.3
Vincolo idraulico	Aree ad alta probabilità di inondazione	/	1.6	4.0	+4.0	+2.4
Vincolo idraulico	Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso	/	/	4.1	+4.1	+4.1
Vincolo idraulico	Aree potenzialmente inondabili	9.4	/	49.0	+39.6	+49.0

** valore riferito al PTA della RER approvato in via definitiva con Delibera n. 40 dell'Assemblea legislativa il 21 dicembre 2005*

La lettura dei dati riportati relativi ai tre scenari considerati consente di fare alcune considerazioni generali riferite all'Associazione Terre d'Acqua:

- sul territorio intercomunale si riconosce già, nello scenario di riferimento, una buona estensione del vincolo relativo alla regione fluviale intesa in senso lato, che interessa circa il 16.5% dell'intero territorio intercomunale; sovente tale vincolo non era limitato alle sole fasce fluviali più prossime ai corsi d'acqua, ma esteso a zone più ampie, assumendo in tal senso la valenza di tutela idraulica; non sempre inoltre la normativa relativa agli ambiti fluviali risultava essere dettagliata e fortemente vincolante; il PTCP e di conseguenza il PSC, danno un'interpretazione territorialmente omogenea del vincolo fluviale individuando la tutela dell'alveo, delle fasce e delle pertinenze fluviali, che coprono col PSC circa il 21.2% del territorio dell'Associazione; entro tale valore sono comprese le nuove perimetrazioni del PSAI Samoggia – Aggiornamento 2007 relative all'alveo zonizzato e alla fascia di pertinenza fluviale. Il valore relativo all'alveo attivo comprende, in applicazione alla NTA del Piano, gli alvei attivi zonizzati e gli alvei di tutti i corsi d'acqua (principali, secondari, minori, minuti e di bonifica), calcolati applicando le distanza planimetrica stabilita dalla normativa, in sinistra e destra del corso d'acqua; la fascia di tutela fluviale è stata calcolata con la medesima modalità, ma sommata al valore totale delle fasce fluviali solo laddove l'estensione planimetrica del vincolo risulta essere superiore a quella relativa all'alveo fluviale a cui si sovrappone (nel nostro caso solo reticolo secondario per il quale la distanza planimetrica relativa all'alveo fluviale è di 15 m per parte in sinistra e destra e quella relativa alla fascia di tutela è di 20 m per parte in sinistra e destra idrografica);
- il tema delle acque sotterranee, presente nello scenario di riferimento in termini di vulnerabilità degli acquiferi, connesso quindi ad un aspetto di qualità delle acque sotterranee, si sposta, dapprima col PTCP ed in maniera più marcata con il PSC, su un aspetto quali-quantitativo; se nello scenario di riferimento circa il 13% del territorio era considerato vulnerabile, con il PSC solo l'1.6% lo rimane (concentrato essenzialmente a Calderara). La spiegazione di tale diminuzione, che potrebbe sembrare anche considerevole, è duplice: da un lato l'elaborazione più recente eseguita in occasione della redazione del Quadro Conoscitivo del PSC, utilizzando metodologie più affinate, in coerenza con gli elaborati della RER, ha portato ad una differente distribuzione delle classi di vulnerabilità sul territorio in esame; d'altra parte un'elaborazione estesa ad un singolo territorio comunale, quale poteva essere quella a corredo dei PRG previgenti, porta a definire classi di vulnerabilità non confrontabili con quelle prodotte dall'elaborazione eseguita dal PSC su di un territorio con connotazioni litostratigrafiche ed idrogeologiche anche molto differenti (da un lato Calderara dall'altro Crevalcore). In linea con le più recenti elaborazioni della Provincia di Bologna, il PSC sposta il vincolo dalla sola tutela qualitativa (espressa con la vulnerabilità) della risorsa idrica sotterranea, alla tutela quali-quantitativa della stessa, introduce la perimetrazione delle aree di ricarica delle falde, già individuate dal PTA della Regione Emilia Romagna, aumentandone l'estensione rispetto a tale strumento di circa il 40% ;
- viene introdotta dal PSC la tutela delle strutture di dosso e paleodosso, considerate segni morfostrutturali connotanti il territorio in esame; si tratta di una tutela che impone vincoli alla trasformazione e quasi il 25% del territorio ne risulta è assoggettato;
- il Piano introduce infine in modo preponderante e significativo rispetto allo scenario di riferimento, ma anche rispetto al PTCP, la tematica della sicurezza idraulica, attraverso l'istituzione di vincoli e tutele che impongono limiti alla trasformazione; circa il 4.0% del territorio ricade in aree ad alta probabilità di inondazione (come recepito dal PTCP e dal PSAI Samoggia – Aggiornamento 2007), mentre circa l'4.9% rientra in aree morfologicamente depresse a drenaggio idrico difficoltoso; per entrambe le aree il PSC

esclude l'edificazione, stante l'altro rischio connesso con la morfologia di tali aree. Il 49% del territorio dell'Associazione rientra infine entro aree potenzialmente inondabili nelle quali l'edificazione è ammessa in modo condizionato.

Ad **Anzola Emilia** dal confronto tra il PSC e lo scenario relativo al PRG vigente (tabella seguente), appare evidente il forte risalto che tutele e vincoli ambientali vengono ad acquisire sul territorio rispetto a quanto non fosse stato pianificato dal precedente strumento urbanistico; significativa risulta l'introduzione della tutela relativa al sistema dei dossi e paleodossi, che occupano circa il 35,6% dell'intero territorio comunale.
Significativo appare anche l'incremento delle tutele relative al sistema fluviale, che vede tutelati tutti i corsi d'acqua con un incremento di superficie sottoposta a tutela del 7.4% e le relative pertinenze (fascia di tutela e pertinenza fluviale), con un incremento di superficie del 5.4%.

ANZOLA EMILIA		**Sviluppo areale (% sul totale del territorio comunale)**			**Incremento/decremento (% sul totale del territorio comunale)**	
Tipo di tutela/vincolo	**Categoria**	**Scenario di riferimento**	**P.T.C.P. Vigente**	**PSC.**	**PSC-Scen..Rif**	**PSC-PTCP**
Tutela idraulica/ambientale	Alveo attivo zonizzato	2.1	9.5	7.9	+7.4	+1.6
Tutela idraulica/ambientale	Fasce di tutela fluviale	13.5	9.0	9.0	+5.4	/
Tutela idraulica/ambientale	Fasce di pertinenza fluviale		9.9	9.9		/
Tutela idraulica/ambientale	Casse d'espansione e aree per la realizzazione d'interventi idraulici	/	/	0.02	+0.02	+0.02
Tutela ambientale	Dossi e Paleodossi	/	/	35.6	+35.6	+35.6
Vincolo idraulico	Aree ad alta probabilità di inondazione	/	/	5.4	+5.4	+5.4
Vincolo idraulico	Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso	/	/	0.9	+0.9	+0.9
Vincolo idraulico	Aree potenzialmente inondabili	/	/	90.6	+90.6	+90.6

Ma l'elemento che appare forse più rilevante è l'introduzione del vincolo idraulico, connesso con la presenza di aree ad alta probabilità di inondazione (+ 5,4%), di aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso (+ 0,9%) e soprattutto di aree potenzialmente inondabili che, precedentemente assenti, ora occupano il 90,6% del territorio comunale di Anzola Emilia.
Lo scarto appare invece più contenuto rispetto alla pianificazione del PTCP vigente, rispetto al quale il PSC si è allineato nell'accoglimento degli elementi di vincolo e tutela individuati dallo strumento provinciale, introducendo tuttavia alcune tutele e soprattutto alcuni vincoli di tipo idraulico, in parte in recepimento dello PSAI Samoggia – aggiornamento 2007 ed in parte introdotti dal PSC stesso.

A **Calderara di Reno** (vedi tabella seguente), lo strumento urbanistico vigente risultava già parzialmente allineato con le tutele fluviali imposte dal PTCP e recepite dal PSC.
La variazione più consistente si registra rispetto alla tutela delle acque sotterranee: mentre il PRG vigente ed il PTCP vigente classificano vulnerabile circa il 34% del territorio comunale, per il PSC è caratterizzato da vulnerabilità naturale elevata o estremamente elevata circa il 14,6 % del territorio.

Tale scarto è imputabile alla differente metodologia utilizzata dal PSC nella elaborazione della vulnerabilità naturale, rispetto a quella, a suo tempo, impiegata dal PTCP e recepita dal PRG.
Il PSC tuttavia, allineandosi con la Variante al PTCP in recepimento al PTA, attualmente in fase di redazione ed il cui DP è stato adottato con Del. 177 del 08/04/2008, individua nel 42,8% del territorio comunale, "Aree di ricarica della falda: settore di tipo B e D" (40,7% settore B, 2,1% settore D), assoggettate a specifica disciplina di tutela. Tale valore subisce addirittura un incremento del +16% rispetto al PTA vigente, con un'estensione areale sul territorio che aumenta di quasi il 40%, interessando circa la metà del territorio comunale.

CALDERARA DI RENO		**Sviluppo areale (% sul totale del territorio comunale)**			**Incremento/decremento (% sul totale del territorio comunale)**	
Tipo di tutela/vincolo	**Categoria**	**Scenario di riferimento**	**P.T.C.P. Vigente**	**PSC.**	**PSC-Scen..Rif**	**PSC-PTCP**
Tutela idraulica/ambientale	Alveo attivo zonizzato	4.1	9.3	9.6	+5.5	+0.3
Tutela idraulica/ambientale	Fasce di tutela fluviale	7.3	4.4	4.4	-2.9	/
Tutela idraulica/ambientale	Fasce di pertinenza fluviale	7.6	8.3	8.3	+0.1	/
Tutela idraulica/ambientale	Casse d'espansione e aree per la realizzazione d'interventi idraulici	/	0.8	0.9	+0.9	+0.1
Tutela ambientale	Zone di rispetto di pozzi ad uso acquedottistico e relative	1.0	1.0	1.0	/	/
Tutela ambientale	Aree di ricarica della falda: settore di tipo B e D	/	26.4*	42.8	+42.8	+16.4
Tutela ambientale	Aree a vulnerabilità naturale dell'acquifero elevato o estremamente elevata	34.1	34.1	14.6	-19.5	-19.5
Tutela ambientale	Dossi e Paleodossi	/	/	35.8	+35.8	+35.8
Vincolo idraulico	Aree ad alta probabilità di inondazione	/	/	7.9	+7.9	+7.9
Vincolo idraulico	Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso	/	/	2.25	+2.25	+2.25
Vincolo idraulico	Aree potenzialmente inondabili	/	/	64.6	+64.6	+64.6

** valore riferito al PTA della RER approvato in via definitiva con Delibera n. 40 dell'Assemblea legislativa il 21 dicembre 2005*

Significativo risulta infine, anche per il territorio di Calderara, l'assoggettamento a tutela del sistema di dossi/paleodossi (35,8% del territorio comunale) e l'introduzione di vincoli idraulici, in parte recepiti dalla variante PSAI Samoggia – Aggiornamento 2007 (aree ad alta probabilità di inondazione ed aree di potenziale allagamento) ed in parte formulati sulla base degli studi del PSC (aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso 2,25%).

A **Crevalcore** (tabella seguente) il PRG vigente definiva una fascia di tutela dei corsi d'acqua molto estesa (33,1% del territorio comunale); tali fasce di tutela erano finalizzate

al rispetto del corso d'acqua sotto il profilo ambientale e naturalistico e sotto il profilo del controllo del regime idrico, nonché alla difesa delle attività e delle persistenze antropiche dalle minacce indotte dal corso d'acqua stesso.
Il PSC, allineandosi con il PTCP vigente, riduce tale ambito dal 33,1% al 10.4% conservando la sola tutela naturalistica e paesaggistica.

CREVALCORE		Sviluppo areale (% sul totale del territorio comunale)			Incremento/decremento (% sul totale del territorio comunale)	
Tipo di tutela/vincolo	**Categoria**	**Scenario di riferimento**	**P.T.C.P. Vigente**	**PSC**	**PSC- Scen. Rif**	**PSC-PTCP**
Tutela idraulica	Alveo attivo zonizzato	33.1	3.1	3.1	-22.7	/
Tutela idraulica/ambientale	Fasce di tutela fluviale		7.3	7.3		/
Tutela idraulica/ambientale	Casse d'espansione e aree per la realizzazione d'interventi idraulici	/	/	0.02	+0.02	+0.02
Tutela ambientale	Dossi e Paleodossi	/	/	20.4	+20.4	+20.4
Vincolo idraulico	Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso	/	/	8.4	+8.4	+8.4
Vincolo idraulico	Aree potenzialmente inondabili	/	/	21.7	+21.7	+21.7

Viene tuttavia istituito un vincolo idraulico relativo alle aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso, che occupano circa l' 8,4% del territorio comunale; entro tali aree il Piano ha escluso l'edificazione. Una ulteriore tutela di tipo idraulico si estende su circa il 21,7% ed è relativa alle aree potenzialmente inondabili, per le quali il piano definisce vincoli alla trasformazione del territorio. Viene infine introdotta la tutela del sistema dei dossi e paleodossi, che copre circa il 20,4% del territorio comunale.

A **Sala Bolognese** (tabella seguente) risulta significativo l'aumento dei vincoli relativi alla regione fluviale, con un incremento di circa l'8% per gli alvei e di circa il 14% per le pertinenze fluviali s.l. (fasce di tutela e pertinenza fluviale). L'area destinata a cassa di espansione, con il PSC subisce un incremento di circa il 2,2% rispetto al PRG e del 1% rispetto al PTCP; nel primo caso l'incremento è dovuto all'introduzione di nuove aree precedentemente non individuate, nel secondo al fatto che il PTCP individua i soli ambiti per interventi idraulici in previsione, mentre il PSC anche quelli già realizzati.
Rispetto al PRG vigente vengono introdotti vincoli di tipo idraulico, con circa l'11,7% del territorio comunale che ricade in aree ad alta probabilità di inondazione (+ 5,1% rispetto al PTCP in recepimento dello PSI Samoggia – aggiornamento 2007); il 6,4% del territorio ricade in aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso e l'85,4% in aree potenzialmente inondabili.
La tutela di dossi e paleodossi di nuova istituzione interessa in fine circa il 20 % del territorio comunale.

SALA BOLOGNESE		Sviluppo areale (% sul totale del territorio comunale)			Incremento/decremento (% sul totale del territorio comunale)	
Tipo di tutela/vincolo	**Categoria**	**Scenario di riferimento**	**P.T.C.P. Vigente**	**PSC**	**PSC-Scen rif**	**PSC-PTCP**
Tutela idraulica	Alveo attivo zonizzato	4.0	11.6	12.3	+8.3	+0.7
Tutela idraulica/ambientale	Fasce di tutela fluviale	18.5	5.7	5.7	+13.9	/
Tutela idraulica/ambientale	Fasce di pertinenza fluviale		26.7	26.7		/
Tutela idraulica/ambientale	Casse d'espansione e aree per la realizzazione d'interventi idraulici	5.6	6.7	7.8	+2.2	+1.1
Tutela ambientale	Aree di ricarica della falda: settore di tipo B e D	/	/	4.7	+4.7	+4.7
Tutela ambientale	Dossi e Paleodossi	/	/	20.4	+20.4	+20.4
Vincolo idraulico	Aree ad alta probabilità di inondazione	/	6.8	11.7	+11.7	+5.1
Vincolo idraulico	Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso	/	/	6.4	+6.4	+6.4
Vincolo idraulico	Aree potenzialmente inondabili	/	/	85.4	+85.4	+85.4

A **San Giovanni in Persiceto** (tabella seguente) il PRG vigente individua una tutela dei corpi idrici estesa su circa il 31,6% del territorio comunale, assegnandogli valenza paesaggistico-ambientale ed idraulica; il PSC, in recepimento del PTCP e del PSAI Samoggia – Aggiornamento 2007, estende tale tutela al 17.3% del territorio comunale (poco più della metà rispetto all'estensione assegnata dal PRG), con una riduzione del 13.3% che viene trasferita nei vincoli idraulici, escludenti l'edificazione, che occupano circa il 6% del territorio comunale ed in quelli condizionanti l'edificazione, che interessano circa il 51% dell'intero territorio comunale (aree potenzialmente inondabili).
Il PSC istituisce inoltre la tutela di dossi e paleodossi su circa il 20% del territorio.

SAN GIOVANNI IN PERSICETO		Sviluppo areale (% sul totale del territorio comunale)			Incremento/decremento (% sul totale del territorio comunale)	
Tipo di tutela/vincolo	**Categoria**	**Scenario di riferimento**	**P.T.C.P. Vigente**	**PSC**	**PSC-Scen Rif**	**PSC-PTCP**
Tutela idraulica	Alveo attivo zonizzato	3.3	6.4	6.7	+3.4	+0.3
Tutela idraulica/ambientale	Fasce di tutela fluviale	28.3	2.3	2.3	-16.7	/
Tutela idraulica/ambientale	Fasce di pertinenza fluviale		8.3	8.3		/
Tutela idraulica/ambientale	Casse d'espansione e aree per la realizzazione d'interventi idraulici		1.0	1.0		/
Tutela ambientale	Aree a vulnerabilità naturale dell'acquifero elevato o estremamente elevata	32.8	/	/	-32.8	/

Tutela ambientale	Dossi e Paleodossi	/	/	19.5	+19.5	+19.5
Vincolo idraulico	Aree ad alta probabilità di inondazione	/	2.6	3.8	+3.8	+1.2
Vincolo idraulico	Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso	/	/	2.1	+2.1	+2.1
Vincolo idraulico	Aree potenzialmente inondabili	/	/	51.2	+51.2	+51.2

A **Sant'Agata Bolognese** infine, il PRG vigente definiva una tutela fluviale relativa agli alvei (3%) e alle fasce fluviali (3.1%); il PSC, recependo la perimetrazione del PTCP, amplia tale tutela estendendola al 6.9% (alvei attivi) e 4.6% (fascia di tutela fluviale) del territorio comunale. Il PSC amplia inoltre l'estensione delle aree sottoposte a vincolo idraulico, che passano dal 3.7% del PRG vigente al 12.3% delle aree potenzialmente inondabili del PSC (il PTCP non individua vincoli idraulici per il territorio comunale);il Piano istituisce inoltre tutela di dossi e paleodossi su circa il 14.8% del territorio comunale. Rispetto al Piano urbanistico previgente, il PSC (come per altro il PTCP) non individua invece alcuna tutela di tipo idrogeologico; sulla base degli studi eseguiti a supporto del Piano, sul territorio comunale non s'individuano infatti elementi di criticità legati alla vulnerabilità delle falde sotterranee.

SANT'AGATA BOLOGNESE		**Sviluppo areale (% sul totale del territorio comunale)**			**Incremento/decremento (% sul totale del territorio comunale)**	
Tipo di tutela/vincolo	**Categoria**	**Scenario di riferimento**	**P.T.C.P. Vigente**	**PSC**	**PSC-Scen Rif**	**PSC-PTCP**
Tutela idraulica	Alveo attivo zonizzato	3.1	6.9	6.9	+3.8	/
Tutela idraulica/ambientale	Fasce di tutela fluviale	3.1	4.6	4.6	+1.5	/
Tutela idraulico/ambientale	Dossi e Paleodossi	/	/	14.8	+14.8	+14.8
Tutela idraulico/ambientale	Ambito di tutela idrogeologica	13.8	/	/	-13.8	
Vincolo idraulico	Aree potenzialmente inondabili	3.7	/	12.3	+8.6	+12.3

Il PSC quindi, coerentemente con gli obbiettivi di sostenibilità ambientale dichiarati per i sistemi suolo, sottosuolo e acque, introduce diverse aree tutelate e/o vincolate rispetto ai piani comunali vigenti, conferma le scelte di tutela e vincoli operate dal PTCP provinciale e dal PSAI Samoggia – Aggiornamento 2007 ed introduce, rispetto a questi ultimi, alcuni elementi di maggiore protezione relativi a tutele idrauliche, ambientali e naturalistiche.

2) Consumo di Suolo in aree interessate da tutela fluviale s.l. e tutela idrogeologica

Nello scenario di riferimento, sul territorio dell'Associazione, il 3,5% delle aree urbanizzate (pari allo 0.3% dell'intero territorio comunale), ricade in ambiti di tutela fluviale s.l., intendendo con questo termine, l'insieme degli alvei attivi, delle fasce di tutela fluviale e pertinenza fluviale, le aree per interventi strutturali e le casse di espansione; in particolare il 56% sono ambiti residenziali ed il 44% produttivi; si tratta in ogni caso di valori molto contenuti sia rispetto all'estensione territoriale, ma anche rispetto all'estensione della superficie urbanizzata.

Le valutazioni fanno riferimento al territorio urbanizzato rapportato alle tutele e vincoli zonizzati dal PSC.

Aree urbanizzate ricedenti in aree interessate da tutele fluviali s.l.

	% su territorio comunale	% su territorio urbanizzato
Anzola Emilia	3.1	21.9
Calderara di Reno	1.1	7.0
Crevalcore	0,3	4.5
Sala Bolognese	1,1	15.3
San Giovanni in Persiceto	1.3	13.3
Sant'Agata Bolognese	1.0	12.5
SU TOTALE TERRITORIO INTERCOMUNALE	1.1	12.0

Il territorio che vede la maggior presenza di ambiti urbanizzati in aree di tutela fluviale s.l., è quello di Anzola Emilia con quasi il 22% del territorio urbanizzato (pari al 3.1% della superficie comunale); segue quindi Sala Bolognese con 15.3% del territorio urbanizzato (corrispondente all'1.1% del territorio comunale), seguita da San Giovanni in Persiceto (13.3 del TU e 1.2 del TC), Sant'agata Bolognese (12.5 del TU e 1.0 del TC) e quindi Calderara (7.0% del TU e 1.1% del TC) e Crevalcore (4,5% del TU e 0.3% del TC). Nel calcolo sono state considerate sia le aree perimetrate come tutele fluviali s.l., che le aree assoggettate a tutela fluviale per effetto delle NTA del PSC, ovvero le aree latistanti i corsi d'acqua per una profondità di 30 m, 20 m e 10 m a seconda che si tratti, rispettivamente, di corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico principale, secondario o minore/minuto e di bonifica.

Il 7.4% delle aree urbanizzate dell'Associazione Terre d'Acqua ricade invece in ambiti di tutela idrogeologica, che comprendono le aree di ricarica della falda (settore di tipo D e B); tutte le aree sono nel comunale di Calderara di Reno, rappresentandone il 6.4% del territorio comunale ed il 40% del territorio urbanizzato.

La conservazione e salvaguardia delle forma e dei segni strutturali del territorio e delle risorse idriche territoriali, costituiscono obiettivi specifici del presente Piano, che si prefigge di raggiungere tali obiettivi attraverso, da un lato, la salvaguardia degli ambienti fluviali, intesi come alvei, ma anche come regione fluviale ad essi connessa, dall'altro attraverso la tutela delle aree che per caratteristiche idrogeologiche risultano più suscettibili nei confronti della conservazione qualitativa e quantitativa della risorsa idrica sotterranea (aree di ricarica falde, aree vulnerabili, ecc.).
In tal senso quindi il PSC ha ritenuto opportuno non prevedere nuove edificazioni entro la regione fluviale e limitare al massimo le nuove previsioni entro aree idrogeologicamente sensibili.
Sulla base delle previsioni di Piano, il 5.4% della superficie degli ambiti di possibile trasformazione urbana ricadrà entro aree assoggettate a tutela fluviale s.l., di cui il 91% è relativa ad ambiti di tipo residenziale ed il restante 9% riguarda ambiti produttivi e per attività commerciali o terziarie; nel calcolo sono state considerate anche le superfici relative ai corsi d'acqua di qualunque ordine che interessino ambiti di possibile trasformazione, con il proprio tracciato e/o con le relative distanze di rispetto definite dalle NTA del PSC. In particolare ricadrà entro una fascia di tutela fluviale, il 6.0% della

superficie degli ambiti di possibile trasformazione per usi residenziali, il 2.0% della superficie degli ambiti di possibile trasformazione per usi terziari e commerciali ed il 2.9% della superficie relativa a quelli produttivi.
Se dovessero pertanto essere attuati tutti gli ambiti, le aree urbanizzate ricadenti entro aree assoggettate a tutela fluviale s.l., passerebbero dall'attuale 0.3% dell'intero territorio intercomunale (pari al 3.5% dell'urbanizzato totale) allo 0.4%; si ricorda tuttavia che in relazione al dimensionamento del Piano, non tutti gli ambiti verranno attuati e che in ogni caso, le NTA del PSC impongono vincoli d'inedificabilità per le porzioni d'ambito che saranno ricomprese entro aree interessate da tutele fluviali s.l., che non potranno essere edificate, ma destinate esclusivamente a verde.
Di seguito si riportano, per singolo comune, i valori relativi al territorio urbanizzato già attualmente ricompreso entro aree interessate da tutela fluviale s.l. e quelli che si otterrebbero per effetto dell'attuazione dei nuovi ambiti (sempre considerando l'ipotesi massima, ma non realistica, che tutti gli ambiti vengano attuati); si precisa che il territorio urbanizzato ricadente in aree interessate da tutele fluviali s.l., già nello scenario di riferimento, non necessariamente risulta essere edificato, ma più spesso destinato a verde o servizi e che con l'attuazione del PSC, le nuove aree che saranno urbanizzate e ricadranno entro le tutele fluviali s.l., come detto, potranno essere destinate esclusivamente a verde.

Aree urbanizzate ricedenti in aree interessate da tutele fluviali s.l. (alvei attivi e relative fasce di rispetto, fasce di tutela fluviale e relative fasce di rispetto, fasce di pertinenza fluviale), nello scenario di riferimento e a PSC attuato

	Aree urbanizzate esistenti ricadenti in aree interessate da tutele fluviali s.l. (% su territorio comunale)	**Aumento aree urbanizzate ricadenti in aree interessate da tutele fluviali s.l. a PSC attuato** (% su territorio comunale)
Anzola Emilia	3.1	+ 0.30
Calderara di Reno	1.1	+0.08
Crevalcore	0,3	+0.03
Sala Bolognese	1,1	+0.07
San Giovanni in Persiceto	1.3	+0.08
Sant'Agata Bolognese	1.0	+0.15
SU TOTALE TERRITORIO INTERCOMUNALE	1.1	+0.1

L'aumento di territorio urbanizzato ricadente in aree di tutela fluviale per effetto delle nuove previsioni di Piano, sarà complessivamente esiguo, pari a circa lo 0.1% dell'intera superfici intercomunale. Il dato più significativo riguarda Anzola Emilia, dove la completa attuazione degli ambiti di nuova previsione, comporterebbe un aumento di aree urbanizzate ricadenti in aree di tutela fluviale s.l., di circa lo 0.3%, passando dall'attuale 3.1% della superficie comunale al 3.4%; ovvero circa il 13.4% della superficie complessiva degli ambiti di possibile trasformazione urbana individuati in tale territorio dal Piano, ricadrà in aree di tutela. In particolare tale dato riguarderà circa il 16.0% della superficie complessiva degli ambiti residenziali e circa il 4.2% di quelli produttivi.
A Sant'Agata l'aumento sarebbe di circa lo 0.15%, portando la percentuale di territorio urbanizzato ricadente in ambiti di tutela fluviale s.l., dall'attuale 1.0% all'1.15%; in particolare tale aumento interesserebbe poco meno dell'8.0% degli ambiti di riqualificazione o ambiti di nuova previsione di tipo residenziale.
Valori ancora più contenuti si avrebbero a Calderara, Sala Bolognese e San Giovanni, dove il

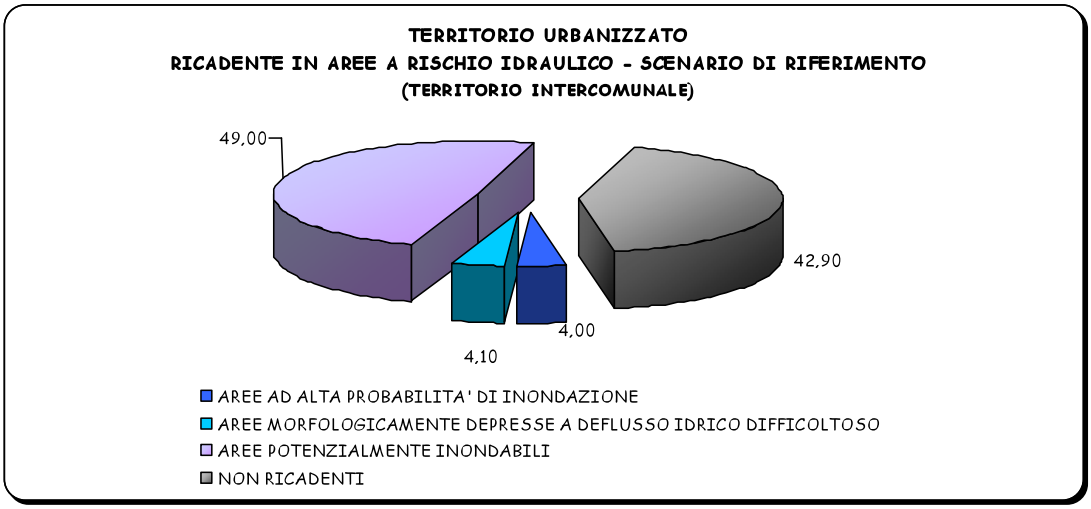
territorio urbanizzato ricadente in aree di tutela fluviale s.l., aumenterebbe di circa lo 0.07/0.08% dell'intera superficie comunale relativa a ciascun comune; in particolare la percentuale di superficie degli ambiti di nuova previsione che andrebbe ad interessare aree vincolate, sarebbe, poco più del 5% a Calderara (circa il 6.0% della superficie degli ambiti ARR/ARS e circa l'1.3% della superficie degli ambiti APR), circa il 3.3% a Sala Bolognese (circa il 4.6% della superficie individuata per ambiti ARR/ARS e circa l'1.0% della superficie individuata per ambiti APR) e pari invece a circa il 27.2% a San Giovanni in Persiceto, dove quasi il 20.0% della superficie degli ambiti APC andrebbe ad interessare aree in tutela fluviale, oltre a circa il 4.1% di quella relativa ad ambiti ARR/ARS ed il 4.3% di quella relativa ad ambiti APR.
Come specificato, le valutazioni riportate sono cautelative e rappresentano il valore massimo che si avrebbe nel caso in cui tutti gli ambiti fossero attuati; il dimensionamento del Piano impone tuttavia che, per ciascun comune, solamente alcuni degli ambiti previsti per ciascuna tipologia, sarà attuato in fase di PSC. In ogni caso, si tratterà comunque porzioni d'ambiti entro le quali il Piano impone vincoli di inedificabilità, dedicandogli una destinazione di aree a verde.

Come detto in precedenza, la tutela idrogeologica, interessa invece solamente il Comune di Calderara di Reno e marginalmente quello di Sala Bolognese; attualmente solamente il territorio comunale di Calderara presenta aree urbanizzate ricadenti entro tale tipo di tutela. Se tutte le previsioni del PSC fossero attuate, a Caldera di Reno, circa il 15% degli ambiti di nuova urbanizzazione per usi residenziali (ARR o ARS), ricadrebbe in aree interessate da tutela idrogeologica, comportando un aumento della superficie urbanizzata ricadente entro tali aree, di circa lo 0.2%, passando dall'attuale 6.4% al 6.6%.
Tali valori si riferiscono ad un unico ambito di nuova previsione (ARS.CA_I) ubicato a Longara, per il quale le NTA del PSC impongono comunque vincoli attuativi e misure mitigative.

Acque superficiali

1) Superficie urbanizzata in aree interessate da rischio idraulico
Tra gli obbiettivi dichiarati dal PSC, vi è quello di "eliminare l'esposizione della popolazione al rischio idraulico", tema che costituisce anche storicamente un elemento portante per il territorio in esame. All'interno del territorio intercomunale di Terre d'Acqua sono state individuate due diverse tipologie di rischio idraulico, cui sono state date differenti risposte normative:

1. un rischio idraulico che potremmo definire alto, che interessa le seguenti zone del territorio:
   - Aree ad alta probabilità di inondazione, che occupano circa il 4.0% dell'intero territorio intercomunale ed in particolare, il 5.4% del territorio di Anzola Emilia, il 7.9% del territorio di Calderara di Reno, l'11.7% del territorio di Sala Bolognese ed il 3.8% del territorio di San Giovanni in Persiceto;
   - Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso, che occupano circa il 4.1% dell'intero territorio intercomunale ed in particolare, lo 0.9% del territorio comunale di Anzola Emilia, il 2.25% del territorio di Calderara, l'8.4% del territorio di Crevalcore, il 6.4% del territorio di Sala Bolognese ed il 2.1% di San Giovanni;



2. un rischio idraulico, che si potrebbe definire medio, che interessa le aree individuate come " Aree potenzialmente inondabili", che occupano poco meno del 50% del territorio intercomunale, ed in particolare, il 91% ad Anzola Emilia, il 64.6% a Calderara, il 22% a Crevalcore, l'85.4% a Sala Bolognese, il 51% a San Giovanni ed il 12.3% a Sant'Agata Bolognese. Nella perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili sono comprese, sia le "aree di potenziale allagamento", perimetrate dall'Autorità di Bacino del fiume Reno per il bacino del Samoggia, comprendenti le aree inondabili per piene a moderata probabilità di inondazione, sia le aree morfologicamente depresse e/o a debolissima pendenza, definite nel QC attraverso l'elaborazione del Modello Digitale del Terreno (DTM), che comprendono le aree caratterizzate da semplici problemi di scolo dovuti alla scarsa acclività.

Estensione delle aree interessate da rischio idraulico suddivise per comune

	AREE AD ALTA PROBABILITA' INONDAZIONE (% su Terr. Com.)	AREE MORFOLOGICAMENTE DEPRESSE (% su Terr. Com.)	AREE POTENZIALMENTE INONDABILI (% su Terr. Com.)
Anzola Emilia	5,4	0,9	90,6
Calderara di Reno	7,9	2,3	64,6
Crevalcore	0,0	8,4	21,7
Sala Bolognese	11,7	6,4	85,4
San Giovanni Persiceto	3,8	2,1	51,2
Sant'Agata Bolognese	0,0	0,0	12,3

Nello scenario di riferimento sono tre i comuni che hanno aree urbanizzate entro la perimetrazione delle aree ad alta probabilità di inondazione; in particolare ad Anzola Emilia, il 3,4% del territorio urbanizzato, a Calderara di Reno il 2,2% del territorio urbanizzato e a Sala Bolognese il 3,2% dell'urbanizzato; in tutti e tre i casi tali aree rappresentano percentuali molto basse del territorio comunale, con valori sempre inferiori all'1%.
Le aree urbanizzate ricadenti in aree morfologicamente depresse sono invece pari al 3.0 % dell'intero territorio urbanizzato a Crevalcore, pari al 2.4% a Sala Bolognese e pari allo 0,9% a San Giovanni in Persiceto; anche in questo caso l'estensione delle superfici interessate è complessivamente bassissimo e non supera mai lo 0,2% dell'intero territorio comunale.

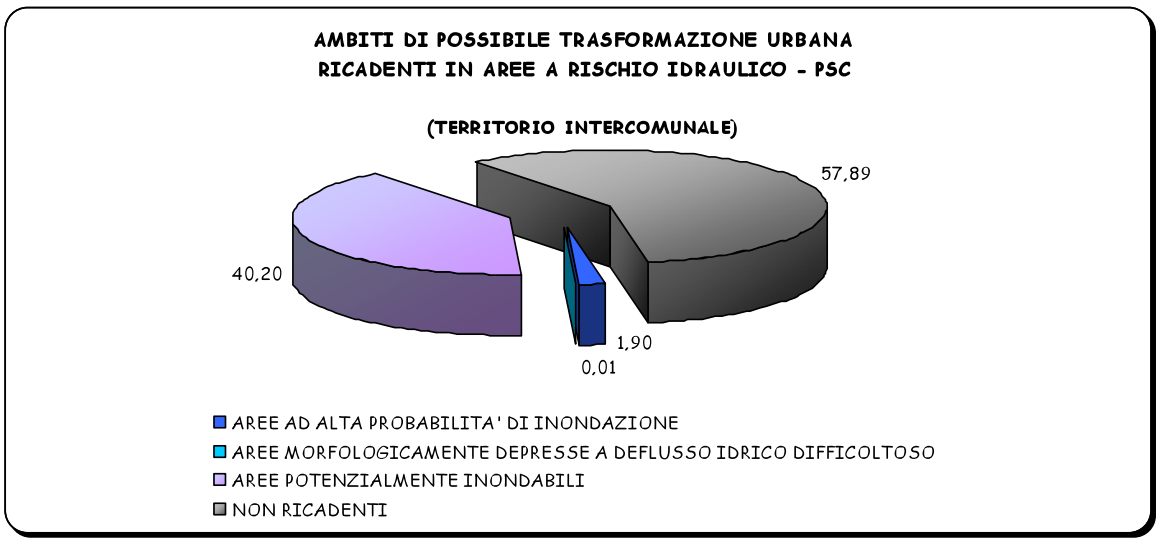
Aree urbanizzate ricadenti in aree a rischio idraulico (scenario di riferimento)

	ALTA PROBABILITA' INONDAZIONE		AREE MORFOLOGICAMENTE DEPRESSE		AREE POTENZIALMENTE INONDABILI	
	% su TC	% su TU	% su TC	% su TU	% su TC	% su TU
Anzola Emilia	0,5	3,4	/	/	7,1	50,1
Calderara di Reno	0,4	2,2	/	/	3,2	20,2
Crevalcore	/	/	0,18	3.0	0,1	1,8
Sala Bolognese	0,2	3,2	0,17	2.4	4,1	60,3
San Giovanni Persiceto	/	/	<1%	0,9	1,8	17,8
Sant'Agata B.	/	/	/	/	0,2	2,5

TC = territorio comunale ***TU = territorio urbanizzato***

Decisamente maggiore risulta invece la percentuale di territorio nella quale è stato individuato un vincolo idraulico di media entità, connesso col potenziale allagamento cui sono assoggettate tali aree; a Sala Bolognese, dove le aree potenzialmente inondabili coprono l'85% del territorio comunale, le aree urbanizzate assoggettate a rischio idraulico medio, sono pari al 4.1% della superficie comunale, e rappresentano oltre il 60% del territorio urbanizzato. Ad Anzola, dove le aree potenzialmente inondabili coprono oltre il 90% del territorio comunale, le aree urbanizzate ricadenti in ambito di potenziale allagamento sono pari al 7% della superficie comunale, e rappresentano circa il 50% dell'intero urbanizzato. Il valore minore si registra a Crevalcore, dove le aree potenzialmente inondabili ricoprono il 21% del territorio comunale e le superfici urbanizzate ricadenti in tali aree sono solo l'1,8% del territorio urbanizzato.

Per conseguire l'obiettivo dichiarato di riduzione del rischio idraulico, il PSC, anche in coerenza con le indicazioni dei Piani sovraordinati, ha inibito l'edificazione negli "Alvei attivi ed invasi dei bacini idrici" e nelle "Aree ad alta probabilità di inondazione", non ha previsto ambiti di nuovo insediamento in "Aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso" ed ha definito condizioni all'edificazione nelle aree potenzialmente inondabili.



Come si evidenzia dai grafici e dalle tabelle che seguono, sul territorio dell'Associazione solo lo 0,01% degli ambiti di nuova previsione ricade in aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso; l'1,3% delle nuove previsioni ricade in aree ad alta probabilità di inondazione. Viste l'esigue percentuali, si può ovviamente desumere che si tratti di piccole porzioni di comparti, entro le quali, le norme di Piano impongono comunque un vincolo d'inedificabilità.

Ambiti di possibile trasformazione urbana ricadenti in aree a rischio idraulico (PSC)

	AREE AD ALTA PROBABILITA' DI INONDAZIONE (valore % rispetto alla superficie totale ambiti di nuova urbanizzazione)	**AREE MORFOLOGICAMENTE DEPRESSE** (valore % rispetto alla superficie totale ambiti di nuova urbanizzazione)	**AREE POTENZIALMENTE INONDABILI** (valore % rispetto alla superficie totale ambiti di nuova urbanizzazione)
Anzola Emilia	9.2%		98.8 %
Calderara di Reno			12.3 %
Crevalcore			7.6 %
Sala Bolognese	0.6%	0,1%	99,7 %
San Giovanni Persiceto			17.0 %
Sant'Agata Bolognese			2.4 %
TERRITORIO TDA	1,6%	0,01%	40,20%

Nello specifico, ad Anzola Emilia, un solo ambito di nuova previsione, rientra parzialmente in aree ad alta probabilità di inondazione, rappresentando circa il 9.2% delle previsioni complessive del comune, ovvero l'11.7% degli ambiti ARS di nuova previsione.
Ad Anzola Emilia, la superficie di territorio urbanizzato ricadente in aree ad alta probabilità di inondazione, passerebbe pertanto dall'attuale 0.5%, allo 0.7% dell'intero territorio comunale.

Ambiti di possibile trasformazione urbana ricadenti in aree a rischio idraulico – Anzola Emilia

	ARS+ARR (valore % rispetto alla superficie totale ambiti ARS+ARR)	**TOTALE** (valore % rispetto alla superficie totale ambiti di nuova urbanizzazione)
AREE AD ALTA PROBABILITA' DI INONDAZIONE	11.7	9.2

A Sala Bolognese due porzioni di ambiti di tipo residenziale rientrano parzialmente entro il perimetro delle aree ad alta probabilità di inondazione, per un'estensione comunque percentualmente ridotta (< 1% delle nuove previsioni).
Attualmente a Sala Bolognese circa lo 0.2% del territorio comunale (pari al 3.2% del territorio urbanizzato) ricade in aree ad alta probabilità d'inondazione; la nuova previsione andrebbe quindi ad aumentare la percentuale esistente in maniera marginale.
Una porzione d'ambito residenziale, pari allo 0.15% della superficie degli ambiti di possibile trasformazione per usi residenziali di Sala Bolognese (pari allo 0.1% della totalità degli ambiti comunali di Sala), ricade infine in minima parte, in aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso; tale ambito, se attuato, inciderebbe pertanto in maniera davvero esigua, sull'estensione delle aree urbanizzate ricadenti in aree morfologicamente depresse, che attualmente rappresentano lo 0.17%, dell'estensione del territorio comunale

(2.4% dell'urbanizzato).
In entrambe le situazioni le porzioni d'ambito ricadenti entro le aree interessate da rischio idraulico elevato, non potranno comunque essere interessate da interventi di nuova costruzione e la loro destinazione potrà essere esclusivamente a verde.

Ambiti di possibile trasformazione urbana ricadenti in aree a rischio idraulico – Sala Bolognese

	ARS+ARR (valore % rispetto alla superficie totale ambiti ARS+ARR)	**TOTALE** (valore % rispetto alla superficie totale ambiti di nuova urbanizzazione)
AREE AD ALTA PROBABILITA' DI INONDAZIONE	1	0,6
AREE MORFOLOGICAMENTE DEPRESSE A DEFLUSSO IDRICO DIFFICOLTOSO	0.16	0,1

Differente risulta invece la situazione rispetto alle aree potenzialmente inondabili; poco meno della metà del territorio intercomunale è compreso entro la perimetrazione di tali aree, con territori, come quelli di Anzola Emilia e Sala Bolognese, che ne sono addirittura occupati rispettivamente per il 91% e per l'85%; sarebbe stato quindi impensabile pianificare ambiti che escludessero tali aree, alle quali è peraltro connesso un rischio idraulico di minor entità che non necessità di esclusioni all'edificazione, e che rispondessero a tutte le altre esigenze di tipo urbanistico. Sul territorio dell'Associazione, circa il 40% della superficie degli ambiti di possibile trasformazione urbana di nuova previsione ricadono entro la perimetrazione delle aree potenzialmente esondabili, con massimi a Sala Bolognese, dove vi ci ricade la quasi totalità degli ambiti, sia residenziali (100%), che produttivi (98.3%), di possibile trasformazione urbana individuati dal PSC e ad Anzola Emilia, dove vi rientra il 99.9% degli ambiti di possibile trasformazione per usi produttivi ed il 98.5% di quelli residenziali.
Per tali ambiti o porzioni d'ambito, il PSC non ha ritenuto necessario escludere l'edificazione, come per le aree soggette a maggior rischio idraulico, ma sono state individuate prescrizioni normative specifiche per gli interventi, che dovranno dotarsi di accorgimenti volti a contenere i rischi per le persone; è fatto pertanto divieto di realizzazione di vani interrati e seminterrati, obbligo di sviluppo degli edifici residenziali almeno su due piani con scala interna di collegamento tra il piano terra e quello superiore ed obbligo d'imposta del piano di calpestio del piano terreno ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante.

Si ribadisce che le valutazioni effettuate ipotizzano una situazione limite, in cui si presuppone che tutti gli ambiti di nuova previsione vengano attuati, per effetto del dimensionamento del Piano, solo alcuni degli ambiti di trasformazione previsti potranno essere attuati e pertanto le valutazioni ed i valori riportati sono peggiorativi di quella che sarà invece la situazione reale.

2) Capacità di scolo e drenaggio – rete fognaria

Analisi quantitativa del carico idraulico
Il principale problema relativo alle fognature dei Comuni di Terre d'Acqua è rappresentato dalla commistione tra reticolo di drenaggio e canali di bonifica, in particolare nella zona valliva dell'areale di pertinenza. Con specifico riferimento al periodo estivo tendono a

defluire all'interno del reticolo di drenaggio cittadino le acque in carico nei fossi adibiti all'irrigazione e alla bonifica della campagna.
Tale condizione di esercizio, oltre a limitare l'efficacia del processo depurativo, tende a diminuire fortemente l'officiosità del sistema di drenaggio che, in concomitanza degli eventi piovosi di una certa entità, si ritrova fortemente limitato dalla presenza di acque parassite che saturano la capacità di trasporto dei collettori predisposti all'esercizio fognario.
Con riferimento alle analisi relative ai sistemi fognari di Terre d'acqua complessivamente si rileva un funzionamento sostanzialmente critico del sistema fognario.
Altre situazioni problematiche legate alle zone storiche sono state parzialmente sistemate con interventi di potenziamento e diversivi mirati.
Allo stato attuale la rete non è quindi sempre in grado di sopportare incrementi di superfici da impermeabilizzare, in assenza di misure mitigative o di adeguamenti strutturali.
La possibilità di espansione residenziale e/o industriale non può che essere subordinata all'applicazione del principio dell'invarianza idraulica, anche nei confronti di nuovi collettori da realizzare, come peraltro prescritto dagli stessi Consorzi di Bonifica.
In merito agli ambiti urbani consolidati, quando intervengano interventi significativi di riqualificazione/ristrutturazione urbanistica, che configurino un aumento delle unità immobiliari o comunque delle utenze, si segnala la necessità di prevedere opportuni correttivi sulla potenzialità delle reti laddove riscontrate in sofferenza.
Nella tabella seguente si riportano schematicamente i dati di carico idraulico relativi allo stato di fatto ed all'attuazione del PSC espressi, sia come percentuale rispetto al totale della superficie dei bacini urbanizzati esistenti sia come percentuale attesa sull'intero territorio comunale.

ANZOLA	STATO DI FATTO		ATTUAZIONE P.S.C.	
CLASSI CARICO IDRAULICO	Superficie urbanizzata attuale (ha)	% su tot. Sup. Bacini urbanizzati attuale	Superficie urbanizzata attesa (ha)	% su tot. Sup. Bacini Urbanizzati attesa
Classe 1 (Qp<=0,4 Qmax)	0	0%	67,6	10%
Classe 2 (0.4Qmax<Qp>=0,6 Qmax)	0	0%	101,4	15%
Classe 3 (0.6Qmax<Qp>=0,8 Qmax)	79,2	13%	135,0	20%
Classe 4 (0.8Qmax<Qp>=1,0 Qmax)	411,2	67%	304,2	45%
Classe 5 (Qp>=1,0 Qmax)	121,8	20%	67,6	10%
TOTALE	612,2 ha	100%	676 ha	100%

CALDERARA	STATO DI FATTO		ATTUAZIONE P.S.C.	
CLASSI CARICO IDRAULICO	Superficie urbanizzata attuale (ha)	% su tot. Sup. Bacini urbanizzati attuale	Superficie urbanizzata attesa (ha)	% su tot. Sup. Bacini Urbanizzati attesa
Classe 1 (Qp<=0,4 Qmax)	0	0%	73,8	10%
Classe 2 (0.4Qmax<Qp>=0,6 Qmax)	33,7	5%	147,6	20%
Classe 3 (0.6Qmax<Qp>=0,8 Qmax)	97,8	15%	221,4	30%
Classe 4 (0.8Qmax<Qp>=1,0 Qmax)	541,1	80%	295,2	40%
Classe 5 (Qp>=1,0 Qmax)	0	0%	0	0%
TOTALE	672,6 ha	100%	738,3 ha	100%

CREVALCORE	STATO DI FATTO		ATTUAZIONE P.S.C.	
CLASSI CARICO IDRAULICO	Superficie urbanizzata attuale (ha)	% su tot. Sup. Bacini urbanizzati attuale	Superficie urbanizzata attesa (ha)	% su tot. Sup. Bacini Urbanizzati attesa
Classe 1 (Qp<=0,4 Qmax)	0	0%	53,9	10%
Classe 2 (0.4Qmax<Qp>=0,6 Qmax)	12,8	2,4%	80,8	15%
Classe 3 (0.6Qmax<Qp>=0,8 Qmax)	151,2	28,6%	134,7	25%
Classe 4 (0.8Qmax<Qp>=1,0 Qmax)	330,1	62,5%	269,5	50%
Classe 5 (Qp>=1,0 Qmax)	34,5	6,5%	0	0%
TOTALE	528,6 ha	100%	539 ha	100%

SALA BOLOGNESE	STATO DI FATTO		ATTUAZIONE P.S.C.	
CLASSI CARICO IDRAULICO	Superficie urbanizzata attuale (ha)	% su tot. Sup. Bacini urbanizzati attuale	Superficie urbanizzata attesa (ha)	% su tot. Sup. Bacini Urbanizzati attesa
Classe 1 (Qp<=0,4 Qmax)	0	0%	21,3	5%
Classe 2 (0.4Qmax<Qp>=0,6 Qmax)	0	0%	21,3	5%
Classe 3 (0.6Qmax<Qp>=0,8 Qmax)	99,4	24%	127,6	30%
Classe 4 (0.8Qmax<Qp>=1,0 Qmax)	293,2	70,5%	246,7	58%
Classe 5 (Qp>=1,0 Qmax)	22,5	5,5%	8,5	2%
TOTALE	415,1 ha	100%	425,4 ha	100%

SANT'AGATA	STATO DI FATTO		ATTUAZIONE P.S.C.	
CLASSI CARICO IDRAULICO	Superficie urbanizzata attuale (ha)	% su tot. Sup. Bacini urbanizzati attuale	Superficie urbanizzata attesa (ha)	% su tot. Sup. Bacini Urbanizzati attesa
Classe 1 (Qp<=0,4 Qmax)	0	0%	28,3	10%
Classe 2 (0.4Qmax<Qp>=0,6 Qmax)	10,2	4%	28,3	10%
Classe 3 (0.6Qmax<Qp>=0,8 Qmax)	139,5	55,8%	141,5	50%
Classe 4 (0.8Qmax<Qp>=1,0 Qmax)	100,4	40,2%	84,9	30%
Classe 5 (Qp>=1,0 Qmax)	0	0%	0	0%
TOTALE	250,1 ha	100%	282,7 ha	100%

SAN GIOVANNI IN P.	STATO DI FATTO		ATTUAZIONE P.S.C.	
CLASSI CARICO IDRAULICO	Superficie urbanizzata attuale (ha)	% su tot. Sup. Bacini urbanizzati attuale	Superficie urbanizzata attesa (ha)	% su tot. Sup. Bacini Urbanizzati attesa
Classe 1 (Qp<=0,4 Qmax)	0	0%	46	5%
Classe 2 (0.4Qmax<Qp>=0,6 Qmax)	62,5	7%	91,8	10%
Classe 3 (0.6Qmax<Qp>=0,8 Qmax)	419,6	48%	459,2	50%
Classe 4 (0.8Qmax<Qp>=1,0 Qmax)	350,1	40%	303,1	33%
Classe 5 (Qp>=1,0 Qmax)	44	5%	18,4	2%
TOTALE	876,2 ha	100%	918,5 ha	100%

Come si può notare l'adozione di misure di mitigazione idraulica sulle nuove espansioni urbane accanto ad un riequilibrio complessivo dell'esistente rete fognaria (dovuto a tagli di bacino, gronde, adeguamenti strutturali e laminazioni indotte) produce un complessivo risanamento della situazione di sofferenza della rete di drenaggio delle acque bianche.
A titolo esemplificativo basti osservare che le superfici interessate dalla classe 5 di carico idraulico (condizione critica) passano da 220 ha a 95 ha mentre le superfici caratterizzate dalla classe 4 di carico idraulico (condizione di sofferenza comunque sopportabile) passano

da 2025 ha a 1505 ha.
Complessivamente l'intero territorio urbanizzato a PSC realizzato potrà essere riequilibrato e risanato per almeno il 45% (contro il 15% dello stato di fatto) e reso compatibile con episodi di sofferenza nei confronti delle criticità idrauliche per circa il 25% (contro il 55% attuale).

Analisi dimensionale delle rete fognaria

Lo sviluppo delle rete fognaria di Terre d'acqua è desunta dalle informazioni fornite dal Gestore HERA; come si può notare lo sviluppo complessivo raggiunge circa 250 km.
Tale valore raffrontato con lo sviluppo della rete acquedottistica (300 km CIRCA), che in genere è più capillare e completa rispetto al territorio urbanizzato, informa che circa il 20% degli insediamenti abitativi e produttivi di Terre d'Acqua non è servito da fognatura.
Ipotizzando il PSC attuato si calcola di poter ridurre al 10-12% la percentuale degli insediamenti non serviti da fognatura.
Nel contempo si porterà la percentuale di rete fognaria separata dall'attuale 5% sul totale della rete ad almeno un 15%, migliorando sensibilmente anche l'impatto qualitativo dei reflui defluenti nel sistema.

Valutazioni generali sulla depurazione

Viste le capacità residue attuali e quanto già previsto a piano d'ambito non risultano necessari ulteriori interventi sui restanti impianti di depurazione esistenti.
Nella tabella che segue sono riportati gli impianti compresi nel territorio oggetto di analisi con le relative capacità residue e interventi previsti.

Comune	Nome impianto	AE nominali impianto	AE impianto futuro	AE residui su impianto attuale	AE previsti da PSC*	Ulteriore intervento da pianificare
San Giovanni in Persiceto	Capoluogo	14000	15000 su nuovo impianto ex zuccherificio completato a fine 2008. Previsto raddoppio dello stesso a partire dal 2010 per potenzialità finale 30000 con abbandono del vecchio impianto (entrambi gli interventi già in Piano d'Ambito)	Impianto sovraccarico	9310	nessuno
San Giovanni in Persiceto	Decima	7000	9200 con inizio lavori nel 2008 (già in Piano d'Ambito)	Impianto sovraccarico	2148	nessuno
San Giovanni in Persiceto	Biancolina	300	nessun potenziamento previsto	Impianto sovraccarico	n.d.	valutare potenziamento o possibilità di convogliamento ad altro impianto
San Giovanni in Persiceto	Budrie	1000	previsto potenziamento (non ancora inserito in Piano d'Ambito)	300	716	nessuno
Sala Bolognese	Sala Bol. - Padulle	8000	nessun potenziamento previsto	1800	2342	valutare eventuale potenziamento futuro
Sala Bolognese	Bagno di Piano	150	in progettazione potenziamento a 400 (già in Piano d'Ambito)	Impianto sovraccarico	60	nessuno

Anzola dell'Emilia	Anzola capoluogo	30000	previsto adeguamento depuratore ai limiti del Dlgs 152/2006 (già in Piano d'Ambito)	Impianto da adeguare per raggiungere la capacità nominale	3740	nessuno
Anzola dell'Emilia	S. Giacomo del Martignone	1200	nessun potenziamento previsto	500	0	nessuno
Calderara di Reno	Calderara capoluogo	36000	nessun potenziamento previsto	6000	2945	nessuno
Calderara di Reno	Castel Campeggi	200	in progettazione impianto unico Castel Campeggi - Bonconvento per 600 (gia in Piano d'Ambito)	Impianto sovraccarico	60	nessuno

*si considerano mediamente 2,5 Abitanti Equivalenti per alloggio previsto a PSC

Acque sotterranee

1) Risparmio idrico

Il risparmio idrico è finalizzato ad un uso sostenibile della risorsa acqua; le risorse naturali disponibili non sono infatti illimitate ed i cambiamenti climatici degli ultimi decenni, unitamente all'ingente richiesta di fornitura, hanno determinato spesso carenze nelle capacità di approvvigionamento per lunghi periodi. Un atteggiamento di attento risparmio dell'acqua nei contesti domestici ed extradomestici, diventa quindi un comportamento responsabile, da perseguire anche da parte della pianificazione comunale.

Anche sul territorio dell'Associazione, i consumi idrici per uso domestico sono considerevoli e complessivamente corrispondono a circa il 75% delle risorse potabili distribuite, con un consumo annuo di oltre 4.5 milioni di metri cubi all'anno.

Secondo le indicazioni del PTA i consumi domestici dovranno tendere ad una riduzione di oltre il 15% nei prossimi 10 anni, fino al raggiungimento della soglia dei 150 l/giorno per abitante; attualmente i consumi procapite per i territori dell'Associazione sono in diminuzione ma ancora elevati e si aggirano mediamente sui 215 litri per abitante al giorno, con valori massimi a Calderara e Anzola con consumi di 250 litri per abitante al giorno e valori minimi a Crevalcore con valori intorno ai 185 lt al giorno procapite.

Consumo idrico procapite nello scenario di riferimento

	Litri al giorno per abitante
Anzola Emilia	**253**
Calderara di Reno	**255**
Crevalcore	**186**
Sala Bolognese	**205**
San Giovanni Persiceto	**200**
Sant'Agata Bolognese	**210**

N.B. I dati disponibili sono riferiti al 2005

Perseguendo un uso sostenibile della risorsa idrica, il PSC, allineandosi agli indirizzi regionali in materia, prescrive forme di risparmio dell'utilizzo di acqua per usi domestici ed industriali, prescrive il riutilizzo di acque meteoriche per usi compatibili e l'impiego di acque meno pregiate nei cicli produttivi che lo consentano.

Con l'attuazione delle previsioni edificatorie assegnate dal PSC, è previsto sul territorio di Terre d'acqua, un aumento di popolazione del 22% rispetto alla popolazione esistente, così distribuita:

Aumento percentuale popolazione determinato dall'attuazione delle previsioni di PSC

	Incremento percentuale
Anzola Emilia	**+ 21.2%**
Calderara di Reno	**+8.6%**
Crevalcore	**+14.9%**
Sala Bolognese	**+17.1%**
San Giovanni Persiceto	**+36.5%**
Sant'Agata Bolognese	**+16.5%**

Si sono fatte tre ipotesi per il calcolo dei fabbisogni idrici indotti dalle nuove previsioni di PSC, ovvero si è valutata l'incidenza delle nuove previsioni ipotizzando che il consumo procapite, espresso come litri per abitante giorno, rimanga il medesimo dello scenario di riferimento (I Ipotesi), diminuisca dell'8%, pari alla metà del valore percentuale indicato come obiettivo dal PTA (II Ipotesi), raggiungendo un consumo medio procapite giornaliero di circa 200 litri e diminuisca del 15% (III Ipotesi), come auspicato dalle direttive regionali, raggiungendo sull'Associazione un consumo medio procapite giornaliero di circa 185 litri.

Idroesigenza determinata dalle nuove previsioni a PSC attuato

Comune	**I Ipotesi**		**II Ipotesi**		**III Ipotesi**	
	l/g	**mc/anno**	**l/g**	**mc/anno**	**l/g**	**mc/anno**
Anzola Emilia	253	222.156	232	203.716	215	188.789
Calderara di Reno	255	102.951	237	94.739	218	87.328
Sala Bolognese	186	92.960	189	85.524	175	79.356
San Giovanni Persiceto	205	678.422	186	624.686	172	577.666
Crevalcore	200	128.454	171	118.095	158	109.117
Sant'Agata Bolognese	210	84.301	196	77.573	181	71.636
Totale Associazione	**217**	**1.340.422**	**200**	**1.235.412**	**184**	**1.136.579**

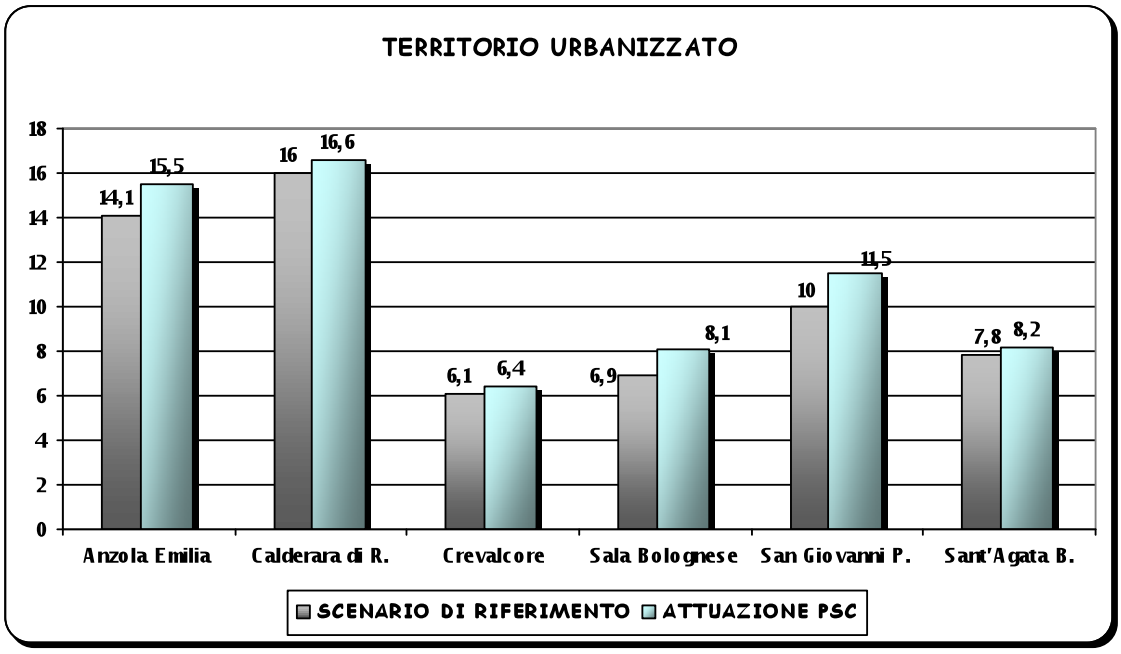
Nella I ipotesi, corrispondente ad uno scenario di fabbisogno procapite giornaliero immutato rispetto all'attuale, le nuove previsioni inciderebbero per ulteriori 1.240.422 mc/anno, pari al 22% dei consumi attuali dell'Associazione; l'incidenza maggiore si avrebbe anche in questo caso a San Giovanni in Persiceto e quella minore a Calderara.
Nella II ipotesi, che potrebbe considerarsi quella più rispondente all'andamento reale dei consumi, corrispondente ad un consumo medio procapite sull'Associazione di 200 litri al giorno, le nuove previsioni inciderebbero per ulteriori 1.235.412 mc all'anno; l'incidenza maggiore si avrebbe ancora una volta a San Giovanni, con un incremento dei consumi del 33.5%, seguito da Anzola Emilia, con un aumento del 19%, Sala Bolognese e Sant'Agata Bolognese, con aumenti del 15%, Crevalcore con un aumento del 13.7% e per ultimo Calderara di Reno, dove i consumi aumenterebbero del 7%.
Nel III scenario, nel quale si è ipotizzata una diminuzione dei consumi del 15%, sull'Associazione si raggiungerebbe un valore del consumo giornaliero procapite di 185 l/g.

E' quindi evidente che per raggiungere standard accettabili, come richiesto dalle normative sovraordinate, si debbano metter in atto azioni volte alla riduzione dei consumi idrici, attuabili anche attraverso azioni di Piano; in tale ottica, il PSC ha scelto di rendere

obbligatorio per tutti gli interventi di nuova costruzione e per le ristrutturazioni totali degli edifici, il recupero delle acque meteoriche delle coperture che dovranno essere stoccate in apposite vasche ed utilizzate per usi compatibili, quali annaffiatura di giardini e verde, lavaggio piazzali e cortili, lavaggio auto, ecc.
A PSC completamente attuato è ipotizzabile vengano realizzati circa 16.400 m^3 di capacità di invaso, tenuto conto della norma di PSC che prevede venga realizzata capacità di invaso pari a 1 m^3 ogni 50 m^2 di superficie a verde pertinenziale e/o a cortile; il calcolo di tale valore è stato eseguito prendendo a riferimento le percentuali di permeabile assegnate dal PSC a ciascun ambito, ritenendo che sarà in tali porzioni d'ambito che verranno principalmente concentrati il verde pertinenziale e le aree cortilive.
Tenuto conto che nell'arco di un anno è ragionevolmente possibile ipotizzare di sfruttare la capacità di invaso così realizzata almeno 5-7 volte, si può ipotizzare un risparmio idrico di circa 125.00 m^3/anno, con un risparmio annuo di circa il 8.0-10% sui consumi previsti nelle ipotesi I, II e III, valutate in precedenza.
Il dato così calcolato potrebbe in realtà risultare un po' sovrastimato dato che nel calcolo delle superfici permeabili, il valore relativo agli ambiti residenziali è stato calcolato secondo la potenzialità edificatoria assegnata dal PSC a ciascun comune, mentre il valore relativo agli ambiti produttivi è stato calcolato come se gli ambiti venissero tutti attuati.

2) Percentuale di suolo impermeabilizzato

Tra gli obbiettivi di sostenibilità del PSC in riferimento al tema delle acque sotterranee, figura quello di "garantire e tutelare la disponibilità della risorsa idrica" attraverso azioni volte al contenimento delle impermeabilizzazioni nelle zone di nuova edificazione ed il recupero di quote significative di aree permeabili a verde in ambiti urbanizzati.
Attualmente il 9,4% dell'intero territorio dell'Associazione Terre d'Acqua risulta urbanizzato, di questo circa il 77.1% è impermeabilizzato, rappresentando il 7.2% dell'intera superficie territoriale; con l'attuazione del PSC il territorio urbanizzato diventerà circa il 10%, mentre la percentuale di superficie impermeabilizzata rispetto a quella urbanizzata farà registrare una diminuzione media di circa lo 0.3%.
In particolare a Calderara di Reno risulta attualmente urbanizzato circa il 16% del territorio, ad Anzola il 14,1%, a San Giovanni in Persiceto il 10%, a Sant'agata il 7.8%, a Sala Bolognese il 6.9% del territorio, mentre a Crevalcore il 6.1%.



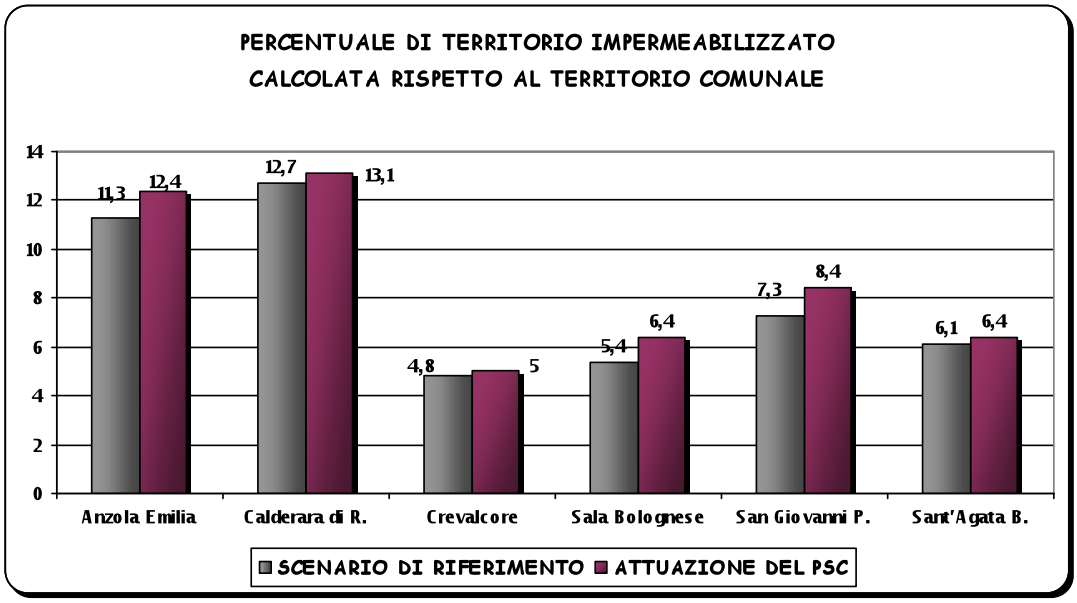
Con l'attuazione del PSC, gli aumenti maggiori di urbanizzazione si avranno percentualmente a San Giovanni in Persiceto, dove l'attuazione delle nuove previsioni comporterà un aumento della superficie urbanizzata di circa l'1.5% dell'estensione del territorio comunale (pari a circa il 15% del territorio urbanizzato esistente), a Sala Bolognese (+ 1.2% del territorio comunale e + 17.4% dell'urbanizzato esistente) ad Anzola Emilia, dove si registrerà, a previsioni di PSC attuate, un incremento di aree urbanizzate dell'1.1 % calcolato rispetto all'intera superficie territoriale comunale, pari al 9.6% dell'estensione dell'urbanizzato esistente. A seguire Calderara con un aumento dello 0.6% rispetto all'estensione del territorio comunale, pari ad un aumento del 3.6% dell'urbanizzato esistente, Sant'Agata Bolognese, dove l'attuazione delle nuove urbanizzazioni, comporterà un aumento di superficie urbanizzata pari allo 0.4% della superficie comunale e pari al 5.1% dell'estensione del territorio urbanizzato esistente, mentre gli incrementi più contenuti si avranno a Crevalcore, dove si avrà un incremento dell'urbanizzato esistente di circa lo 0.3% rapportato all'estensione dell'intero territorio comunale, coincidente con un aumento dell'urbanizzato esistente del 5.5%.

Incremento del territorio urbanizzato a PSC attuato

	% rispetto al territorio comunale	% rispetto al territorio urb.esistente
Anzola Emilia	+1.4	+9.6
Calderara di R.	+0.6	+3.6
Crevalcore	+0,3	+5.5
Sala Bolognese	+1,2	+18.0
San Giovanni P.	+1,5	+15.7
Sant'Agata B.	+0.4	+5.6

I valori relativi all'urbanizzato nello scenario di PSC sono stati calcolati considerando il dimensionamento reale degli ambiti residenziali ed il totale delle aree produttive; è evidente quindi che il dato potrebbe essere sovrastimato rispetto al produttivo di nuovo insediamento.

Come detto, nello scenario di riferimento circa il 7.2% del territorio dell'Associazione risulta impermeabilizzato; i valori maggiori si registrano a Calderara di Reno, dove il 12.7% del territorio comunale risulta impermeabilizzato e ad Anzola Emilia (11.3%), mentre i valori minori si hanno anche per questo dato, a Crevalcore, dove risulta impermeabilizzato solo il 4.8% dell'intera superficie comunale.
Nel calcolo della superficie impermeabilizzata esistente, relativa allo scenario di riferimento, si sono fatte alcune semplificazioni, in ragione dell'impossibilità di avere dati reali relativi al territorio consolidato: sono stati considerati completamente impermeabilizzati la viabilità, i parcheggi ed i centri storici, impermeabilizzati al 70% il territorio a prevalente vocazione residenziale e al 90% quelli produttivi; valori di permeabilità maggiori sono state riservate alle attrezzature di servizio ed alle aree di valore ambientale in territorio urbanizzato. Nel calcolo sono state eliminate tutte le superfici a verde pubblico esistente, oltre che il territorio rurale, considerati completamente permeabili.



Con l'attuazione del PSC, gli incrementi maggiori si registreranno a Sala Bolognese e San Giovanni in Persiceto, mentre l'incremento più contenuto si avrà a Crevalcore.

Incremento percentuale del territorio impermeabizzato a PSC attuato

	% sul territorio comunale
Anzola Emilia	+1,1
Calderara di R.	+0,4
Crevalcore	+0,2
Sala Bolognese	+1.0
San Giovanni P.	+1.1
Sant'Agata B.	+0.3

E' evidente che il dato calcolato rispetto all'estensione del territorio comunale assume un valore relativo, vista la differente estensione areale dei territori comunali in esame.
Si è quindi fatta una valutazione delle superfici impermeabili calcolate rispetto all'estensione del territorio urbanizzato per ognuna delle due situazioni, quella di riferimento e quella che si avrà a PSC attuato; nella tabella seguente viene riportata, suddivisa per territorio, nella prima colonna, l'estensione percentuale del territorio urbanizzato e nella seconda, la percentuale che assume, rispetto all'urbanizzato, la superficie impermeabilizzata.

Confronto tra estensione percentuale del territorio urbanizzato e territorio impermeabilizzato nei due scenari (scenario di riferimento e a PSC attuato)

	SCENARIO DI RIFERIMENTO		A PSC ATTUATO		INCREMENTO /DECREMENTO
	% territorio urbanizzato	**% di impermeabilizzato su territorio urbanizzato**	**% territorio urbanizzato**	**% di impermeabilizzato su territorio urbanizzato**	**%imp. Su T.C.**
Anzola Emilia	14,1	80,2	15.5	79,9	-0.3
Calderara di R.	16	79,4	16.6	79,2	-0.2
Crevalcore	6,1	78,3	6,4	78	-0,3
Sala Bolognese	6,9	78,2	8.1	78	-0.3
San Giovanni P.	10	73,4	11,5	73,2	0.2
Sant'Agata B.	7,8	77,8	8.2	77,4	-0.2
					-1.6

Il bilancio complessivo sul territorio dell'Associazione è negativo e come detto, il calcolo riporta un bilancio probabilmente peggiorativo rispetto a quella che sarà la situazione reale riscontrabile a PSC attuato, dal momento che mentre le superfici relative agli ambiti potenzialmente urbanizzabili per usi residenziali sono state calcolate applicando le potenzialità edificatorie assegnate per ciascun comune dal PSC, il calcolo relativo alle superfici produttive di nuova previsione è stato fatto come se tutti gli ambiti di nuova previsione venissero attuati completamente sull'intero territorio intercomunale.

L'obiettivo del Piano di tutelare la risorsa idrica sotterranea viene per altro perseguito, attraverso la scelta di ridurre al minimo nuove impermeabilizzazioni nelle aree di ricarica delle acque sotterranee; in tal senso, sono interessati dalla presenza di aree di ricarica della falda - Settori B e D, i territori comunali di Calderara di Reno (42.8% del territorio comunale) e di Sala Bolognese (4.7% del territorio).
Nello scenario di riferimento non vi sono aree urbanizzate ricadenti nei settori suddetti entro il territorio comunale di Sala Bolognese, mentre il 6.4% del territorio comunale di Calderara di Reno risulta interessato da urbanizzazioni ricadenti in aree di ricarica della falda (settore B), rappresentando di fatto circa il 40% del territorio urbanizzato.
Nessuna ambito di nuova previsione è stato individuata nella porzione di territorio di Sala Bolognese; a Calderara vi è una sola previsione di tipo residenziale (ambito ARS.CA_I), per altro riconferma di previsioni di PRG, che costituisce, per estensione, il 14% delle nuove previsioni residenziali di Calderara e che genererebbe, ipotizzando che venga attuato per l'intera potenzialità edificatoria assegnata dal PSC, un'impermeabilizzazione pari al 28% dell'intera superficie di nuova impermeabilizzazione di Calderara, considerato che per tale ambito le NTA del PSC prescrivono il mantenimento di una superficie minima permeabile del 35% della ST.

5.3 Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale con riferimento alla componente "rumore e qualità dell'aria"

L'art. 2 della LR 20/2000 definisce come obiettivo dei PSC quello di "migliorare la qualità della vita e la salubrità degli insediamenti urbani", quindi il PSC, per quanto di sua competenza, da un lato deve cercare di dare risposta alle criticità del territorio, dall'altro deve garantire che le previsioni in esso contenute siano ambientalmente compatibili.
Il tenere presente questi aspetti nella pianificazione strutturale risulta di importanza strategica, in quanto consente di affrontare i problemi in maniera preventiva, evitando il più possibile l'introduzione di misure mitigative, che costituiscono quindi una soluzione da attuarsi in mancanza di altre alternative.

La valutazione ambientale dei piani è quindi funzionale all'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.
La valutazione strategica, quindi, assolve al compito di verificare la coerenza delle proposte del PSC con gli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo.
Dal punto di vista metodologico, per il rumore e la qualità dell'aria è stata fatta la scelta di separare in due fasi temporali e di contenuto la Vas-Valsat.
Come prima valutazione preventiva del documento preliminare è stata condotta una valutazione qualitativa finalizzata a:

- definire obiettivi generali e specifici del piano e politiche-azioni proposte per il raggiungimento di tali obiettivi;
- fornire considerazioni e suggerimenti per eliminare e/o mitigare le interazioni e gli effetti negativi.

Tale valutazione preliminare è stata poi integrata nel corso delle successive fasi di elaborazione del Piano, con l'obiettivo di giungere ad una valutazione quantitativa finalizzata a stimare gli effetti del Piano attraverso le analisi e l'uso di opportuni indicatori, verificando da un lato la compatibilità delle singole scelte (schede d'ambito e schede corridoi infrastrutturali), dall'altro valutando gli effetti complessivi del piano costruendo bilanci confrontabili tra la situazione di diritto (scenario di riferimento) e scenario conseguente all'attuazione del PSC (scenario PSC).

Di seguito, cercando di attenersi alla struttura della Valsat prevista dalla normativa regionale, facendo anche riferimento alla Valsat del DP già elaborata, la valutazione è stata così articolata:

- analisi dello stato di fatto: attraverso il quadro conoscitivo è stato acquisito lo stato delle componenti rumore e qualità dell'aria;
- valutazione qualitativa: assume il sistema degli obiettivi e delle politiche, ne verifica la coerenza con le scelte di PSC e nel processo di piano;
- valutazione quantitativa (individuazione degli effetti del piano): valuta, anche attraverso modelli di simulazione, gli effetti degli interventi significativi di trasformazione del territorio previsti dal piano in termini di rumore e qualità dell'aria, e individua le misure atte ad impedire gli eventuali effetti negativi ovvero quelle idonee a mitigare, ridurre o compensare gli impatti delle scelte di piano, misure poi declinate nella normativa di piano.

Analisi dello stato di fatto

Per una caratterizzazione dello stato attuale di seguito si riporta una sintesi analitica del quadro conoscitivo per questi aspetti.

In generale il territorio presenta, nella parte più a sud varie zone critiche, che calano allontanandosi da Bologna e dalle principali infrastrutture.

Occorre specificare che sotto il profilo della qualità dell'aria, in base alla zonizzazione atmosferica redatta dalla Provincia di Bologna, il territorio appartiene a quelle aree dove c'è il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme per il PM10 e per le quali si rende dunque necessario un risanamento, inoltre tutte i principali centri abitati del comune di Calderara (Lippo, Bargellino, Calderara e Longara) appartengono all'agglomerato di Bologna.

È emersa, infatti, una criticità diffusa nelle aree costruite lungo le principali strade provinciali e statali, in particolare lungo la Persicetana e la via Emilia dove ad una compresenza di aree ad alta densità di residenti e scuole, oltre alle infrastrutture viarie caratterizzate da intenso traffico, sono presenti la ferrovia e numerose aree industriali.

La parte più meridionale è anche interessata dagli effetti dell'aeroporto di Bologna posto immediatamente a confine di Calderara.

Il territorio di Terred'acqua è inoltre attraversato dal Passante autostradale in previsione, che se mediamente è localizzato non vicino ai principali centri abitati, determinerà sicuramente un aumento rilevante di emissioni di inquinanti.

In generale, infine, le aree produttive del territorio, sono per la quasi totalità caratterizzate da una eccessiva presenza di residenze nelle vicinanze.

La valutazione qualitativa e la coerenza del processo di piano

Il sistema degli obiettivi e delle politiche dichiarate è stato verificato nella Valsat del Documento Preliminare dalla quale è emerso come gli obiettivi e le politiche vadano nella direzione di una tutela che sia in grado di garantire idonei livelli di clima acustico e qualità dell'aria.

L'obiettivo generale preso a riferimento nella definizione delle scelte del PSC è quello di garantire idonei livelli di clima acustico e qualità dell'aria per il territorio dei tre comuni senza determinare impatti negativi per le altre componenti ambientali.

Il sistema degli obiettivi e delle azioni attraverso il quale si declina l'obiettivo generale è dunque il seguente:

- ridurre le criticità e la popolazione esposta ad alti livelli di inquinamento acustico e atmosferico attraverso:
  - incentivazione dell'uso del SFM
  - incentivazione il trasporto pubblico su gomma
  - attivazione di azioni sul sistema ciclopedonale e degli accessi
  - attivazione azioni sulla sostenibilità degli spostamenti casa lavoro
  - allontanamento dalle aree maggiormente sensibili delle maggiori fonti di inquinamento
- garantire idoneo clima acustico e qualità dell'aria in conseguenza all'attuazione delle previsioni del PSC:
  - contenere le nuove emissioni, concorrendo a ridurre la domanda di mobilità, attraverso la corretta localizzazione e progettazione dei nuovi insediamenti, in riferimento all'accessibilità del trasporto pubblico e piste ciclabili e a ridurre le emissioni da sorgenti fisse.
  - evitare nuove criticità attraverso corretta progettazione degli interventi in termini di inquinamento acustico ed atmosferico, fasce di ambientazione ed evitare la possibilità di cambi d'uso o di aumento di superfici che determinino la vicinanza di usi non compatibili;

- evitare e limitare gli impatti dovuti all'inserimento di misure mitigative.

In generale le politiche individuate non solo sono risultate coerenti con gli obiettivi di sostenibilità di aria e rumore, ma sono il principale mezzo per raggiungerli. Esse risultano peraltro coerenti con gli obiettivi di sostenibilità sulla mobilità. Anche rispetto alla pianificazione sovraordinata è emersa una piena coerenza con PTCP, PGQA e PMP. Anche rispetto alla coerenza interna non sono emerse problematiche ed anzi le politiche sono risultate coerenti, in particolare con gli obiettivi del sistema insediativo, energia e della mobilità. Nella valutazione qualitativa sono però emerse alcune attenzioni da porre nell'attuazione di alcune di queste politiche, al fine di non annullarne gli effetti o creare incoerenze non solo rispetto ad altri temi, ma anche rispetto agli stessi obiettivi di rumore e qualità dell'aria, in riferimento al contenimento delle emissioni e all'esposizione delle persone.

Per valutare la coerenza del processo di Piano bisogna prendere a riferimento la Valsat preliminare e le relative analisi, considerazioni e suggerimenti per eliminare e/o mitigare le interazioni e gli effetti negativi, verificando se tali indicazioni sono state declinate nel PSC e se le politiche individuate sono state integrate nelle scelte e nelle norme del PSC.

Come si può rilevare da quanto di seguito riportato i suggerimenti per eliminare e mitigare gli effetti negativi sono stati coerentemente recepiti, mentre non tutte le politiche sono state declinate in modo compiuto, in quanto non tutte di competenza del PSC.
A tal proposito, in questa sede, occorre ancora una volta mettere in risalto il valore dell'impianto complessivo costituito dal sistema di obiettivi e politiche individuate nel PSC, che dovrà essere traguardato come quadro di riferimento e di indirizzo per cercare di garantire idonei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico.
Infatti, per perseguire l'obiettivo che ci si è posti, è necessario agire contemporaneamente su diversi aspetti, e non tutti di competenza del PSC, pertanto non tutte le azioni hanno trovato piena declinazione nel piano, perché di competenza di altri enti o di piani settoriali.
Rispetto alla riduzione delle criticità esistenti i temi che, nel rispetto delle prerogative del Piano Strutturale, risultano pienamente governabili nel percorso di attuazione del PSC, e quindi affrontati in termini normativi e di previsioni di Piano, sono: la dotazione di sosta, il sistema delle piste ciclabili; i corridoi infrastrutturali per la viabilità. Tali temi risultano pienamente integrati nel quadro normativo di RUE e PSC e delle scelte infrastrutturali. Ad esempio negli ambiti di stazione sono state previste, all'interno del RUE, aree di parcheggio finalizzate all'accoglimento della domanda di scambio che potrà quindi essere contenuta proprio in prossimità delle fermate ferroviarie. Mentre i percorsi ciclabili, sistema su cui regge parte dell'impianto di sostenibilità dell'intero assetto territoriale e che dovrà essere sviluppato a prescindere dalle trasformazioni territoriali previste dal PSC, si introducono nel territorio come elementi capillari a sostenere, lì dove fisicamente possibile, sia la mobilità interna ai centri abitati sia la comodalità con i sistemi di trasporto pubblico su ferro e su gomma. In riferimento al risanamento delle criticità dovute ai flussi di attraversamento dei centri urbani sullo sfondo occorre mettere il quadro delle previsioni sulle grandi infrastrutture della viabilità che interessano il territorio delle Terred'acqua: da un lato la previsione del cosiddetto Passante Nord, dall'altro il nuovo corridoio autostradale regionale costituito dalla cosiddetta Cispadana. Questo, non solo determina un aumento notevole delle emissioni nel territorio di Terred'acqua direttamente prodotte dal Passante ma, visto il cambiamento dell'accessibilità autostradale, modifica anche i flussi sul resto della rete.
Lo schema di assetto individuato nel PSC tende allora, da un lato, a completare e potenziare il sistema della viabilità extraurbana per dare risposta alle necessità di accessibilità al

sistema autostradale di previsione, dall'altro lato a ridurre i flussi di attraversamento dei centri abitati al fine di migliorare in maniera determinante la qualità dei luoghi abitati.
È essenziale, che in ogni fase di pianificazione e progettazione di queste infrastrutture non si perda di vista l'obiettivo del contenimento delle emissioni e di garantire idonei livelli di clima acustico e qualità dell'aria. A tal fine si evidenzia che il PSC individua non solo la collocazione dei corridoi infrastrutturali in forma cartografica ma, attraverso le norme, individua le principali caratteristiche e prestazioni che dovranno essere rispettate nello sviluppo progettuale delle infrastrutture.

Rispetto al secondo obiettivo, ovvero quello di garantire idoneo clima acustico e qualità dell'aria in conseguenza all'attuazione delle previsioni del PSC, le possibili politiche, che erano già individuate nel DP, in questo caso sono riferibili in maniera più diretta a PSC e RUE.
Si sottolinea come, in coerenza con gli indirizzi definiti in sede di PTCP, il PSC indirizza la possibilità di concentrare i nuovi insediamenti residenziali in corrispondenza dei sei capoluoghi e delle frazioni di San Matteo Della Decima, Budrie, Padulle, Osteria Nuova, Longara, scegliendo di non ampliare gli agglomerati minori, ad eccezione delle previsioni già contenute nei PRG. Tale scelta è stata elaborata in stretta coerenza con i criteri indicati dal PTCP, che chiede di concentrare lo sviluppo urbano nei centri maggiori, maggiormente dotati di servizi anche sovracomunali e meglio serviti dal SFM. Particolare attenzione, infatti, è stata posta allo sviluppo delle condizioni di accessibilità dei singoli ambiti di trasformazione, in considerazione anche del fatto che non tutti gli ambiti ricadono all'interno del raggio di 600 m dalle fermate della stazione SFM, ciò in particolare per Sant'Agata Bolognese, Calderara, Sala Bolognese, San Matteo della Decima, Budrie, Padulle e Longara. A seconda degli ambiti e delle condizioni al contorno, sono state individuate le particolari condizioni che dovranno essere rispettate nella progettazione di comparti, per consentire la minimizzazione degli effetti derivanti dalla generazione di mobilità legati all'attuazione dei singoli ambiti di trasformazione. Le previsioni insediative hanno inoltre l'intento primario di ricucire e completare l'edificato esistente e perseguire un mix funzionale che qualifichi i nuovi insediamenti e possa riequilibrare le dotazioni di servizi delle zone interessate e contribuire così a ridurre le necessità di spostamento, al fine di compensare i nuovi carichi introdotti con le previsioni insediative.
Preme sottolineare come rientrano nelle fasce stradali individuate dal PGQA (art. 6.4), unicamente 7 ambiti, nella maggior parte dei casi in modo molto marginale e per una parte che non verrà edificata; pertanto il PSC sotto questo profilo è pianamente coerente al PGQA.
Dodici ambiti rientrano invece nelle fasce in IV classe di ferroviaria e strade, ma anche in questo caso solo per una piccola porzione che sarà possibile non edificare; in ogni caso dovranno essere garantiti livelli acustici inferiori ai limiti di III classe risultando quindi pienamente coerenti all'art 13.5 del PTCP.
Infine non sono presenti ambiti nelle fasce aeroportuali.
In ogni modo a livello normativo è stata garantita una idonea distanza tra gli edifici e le possibili sorgenti di inquinamento, quali strade (con le modalità previste dell'art 6.4 comma 5 del PGQA e 13.5 del PTCP), ferrovia (con le modalità previste dell'art 13.5 del PTCP) e aree industriali/commerciali, al fine di assicurare anche gli spazi per la realizzazione di adeguate fasce di ambientazione. Alcuni ambiti in previsione, di cui si è detto sopra, sono localizzati lungo le principali arterie stradali e ferroviarie, anche perché conferme del PRG previgente; la maggior parte ha dimensioni tali da poter comunque garantire il rispetto delle distanze previste da PTCP e PGQA. È in ogni caso richiesto di garantire il rispetto dei limiti di III classe acustica per le residenze, condizione di qualità richiesta anche per tutti i nuovi usi residenziali che saranno realizzati nel territorio urbanizzato o rurale.

Analogamente, sono previste per gli ambiti di nuovo insediamento a carattere produttivo, artigianale o terziario, adeguate distanze dalle residenze e dagli usi sensibili.
Inoltre per le infrastrutture stradali di progetto, la normativa prevede che venga perseguita l'alternativa che garantisca il minor impatto in termini acustici e atmosferici e garantisca la maggiore distanza possibile dai ricettori residenziali, scuole, ospedali e prime classi acustiche in genere (con le modalità previste dell'art 6.4 coma 5 del PGQA e 13.5 del PTCP), al fine di assicurare gli spazi per un corretto inserimento dell'opera e per la realizzazione di adeguate fasce di ambientazione; nello specifico per ogni infrastruttura sono indicate le prescrizioni/prestazioni richieste.
Analogamente la normativa prevede che nella progettazione degli interventi venga scelta l'alternativa più efficace in termini di inquinamento acustico ed atmosferico al fine di limitare il più possibile le opere di mitigazione e declinare quanto previsto dal PGQA in termini di emissioni civili e produttive, nonché i requisiti acustici passivi degli edifici DPCM 5/12/97.
Infine, la normativa per il territorio rurale e urbanizzato, è declinata in modo da evitare la possibilità di cambi d'uso o di aumento di superfici che determinino la vicinanza di usi non compatibili.
Rispetto all'ultimo obiettivo specifico, che è quello di evitare e limitare gli impatti dovuti all'inserimento di misure mitigative, la normativa del PSC e del RUE è declinata in modo da evitare che l'inserimento di opere e misure di mitigazione, ove risultino comunque necessarie, snaturi il contesto nel quale si inseriscono.
Nel complesso appare comunque evidente la coerenza tra la fase preliminare e il PSC e che le indicazioni rispetto alle tematiche acustiche ed atmosferiche emerse nel DP e nella Valsat qualitativa siano state fatte proprie dal PSC in termini di previsioni o di norme all'interno del processo di piano.

La valutazione quantitativa
Come evidenziato in premessa, finalità della Vas-Valsat quantitativa è da un lato la verifica della compatibilità delle singole scelte (schede d'ambito e schede corridoi infrastrutturali), dall'altro quella di valutare gli effetti complessivi del piano costruendo bilanci confrontabili tra la situazione attuale (conforme allo scenario attuale del PMP), quella di riferimento (che si compone di tutte le previsioni sul territorio che fanno capo ai PRG, previgenti nonché delle azioni previste negli strumenti di programmazione sovraordinati) e lo scenario di progetto (conseguente all'attuazione del PSC, ovvero considerando le previsioni infrastrutturali e insediative del PSC). Il bilancio complessivo in termini di inquinamento acustico ed atmosferico (valutazione quantitativa della sostenibilità delle previsioni a livello di scala dei tre comuni) è stato effettuato attraverso la predisposizione di modelli di simulazione acustica ed atmosferica in grado di descrivere gli effetti delle scelte insediative e infrastrutturali sui principali indicatori: popolazione esposta a livelli acustici e bilancio emissivo NOx e PM10.
La predisposizione di un modello di simulazione del traffico (vedasi paragrafo sulla mobilità) ha permesso di stimare i flussi stradali nello scenario attuale, in quello di riferimento e in quello di progetto nell'ora di punta. Tali dati, espansi ai periodi di riferimento hanno costituito l'input del modello acustico (LIMA) e di quello atmosferico (TREFIC) utilizzati per le valutazioni.
Sono pertanto state calcolate per i tre scenari le emissioni giornaliere di PM10 e NOx e quelle acustiche (diurne e notturne) per ogni arco stradale del modello. Sono poi state costruite per lo scenario di progetto, una mappa acustica del rumore stradale in campo libero a 4m sul p.c. per il periodo diurno ed una per il periodo notturno.
Non sono stati valutati gli effetti in termini di impatto acustico della linea ferroviaria e dell'aeroporto, in quanto il PSC non disciplina tali infrastrutture né si è potuto valutare gli

effetti delle sorgenti produttive, in quanto in questa fase non sono ovviamente ipotizzabili.
Per quanto riguarda la verifica di compatibilità delle singole previsioni, si rimanda alle relative schede d'ambito e delle infrastrutture. All'interno di tali schede, come richiesto dalla L.R. 15/2001, è anche contenuta la verifica di coerenza tra il PSC e la classificazione acustica elaborata sulla base del RUE e del PSC.
Da tali schede emerge comunque, una coerenza e compatibilità di massima delle scelte effettuate; tale compatibilità è peraltro garantita a livello normativo dalla prescrizione di una distanza tra gli usi sensibili e le maggiori sorgenti emissive, in coerenza con PTCP e PGQA. Tale distanza è finalizzata da un lato ad evitare criticità locali per la qualità dell'aria e il rumore, evitando residenze adiacenti a sorgenti primarie, dall'altro rende possibile, ove necessario, la realizzazione delle misure di mitigazione.
In termini acustici l'idoneità dei comparti residenziali è resa graficamente nelle figure seguenti nelle quali sono state ritagliate le mappe acustiche (diurna e notturna) sugli ambiti residenziali, al fine di evidenziare il clima acustico stimato in campo libero.
Nelle figure sono riportati anche i limiti acustici da normativa, ovvero le fasce in IV classe della classificazione acustica per lo scenario di progetto e le fasce di pertinenza infrastrutturale (DPR 142/04 per le strade e DPR 459/98 per la ferrovia e DM 31/10/97 per il rumore aeroportuale). In tal modo si evidenzia quindi graficamente quanto descritto nelle schede d'ambito.
Tali figure possono essere utilizzate come indirizzo preliminare per la corretta progettazione dei POC e dei PUA al fine di limitare le mitigazioni acustiche ed evitare di inserire usi sensibili nelle aree con limiti o livelli acustici elevati per la residenza.
Occorre però sottolineare che non è stato considerato il rumore da attività produttive, quello ferroviario né quello aeroportuale, per una stima dei quali si rimanda alle tavole del QC. Inoltre la mappa è unicamente una stima di massima, che sconta oltre all'approssimazione di essere in campo libero, anche le approssimazioni in termini di carico urbanistico necessarie per simulare uno scenario di PSC.
Indubbiamente, comunque, dalle figure seguenti e dalle schede, sotto il profilo acustico ed atmosferico appaiono evidenti alternative di sviluppo preferibili ad altre; sarà compito dei POC dare preferenze agli ambiti che complessivamente garantiscono una maggior compatibilità ambientale e territoriale.

Livelli e limiti acustici negli ambiti residenziali di trasformazione – periodo diurno



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

- Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA
- Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

- Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA
- Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

- Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

- Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA
- Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

- IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo diurno

- 75.0 dB(A)
- 70.0 dB(A)
- 65.0 dB(A)
- 60.0 dB(A)
- 55.0 dB(A)
- 50.0 dB(A)
- 45.0 dB(A)
- 40.0 dB(A)
- 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

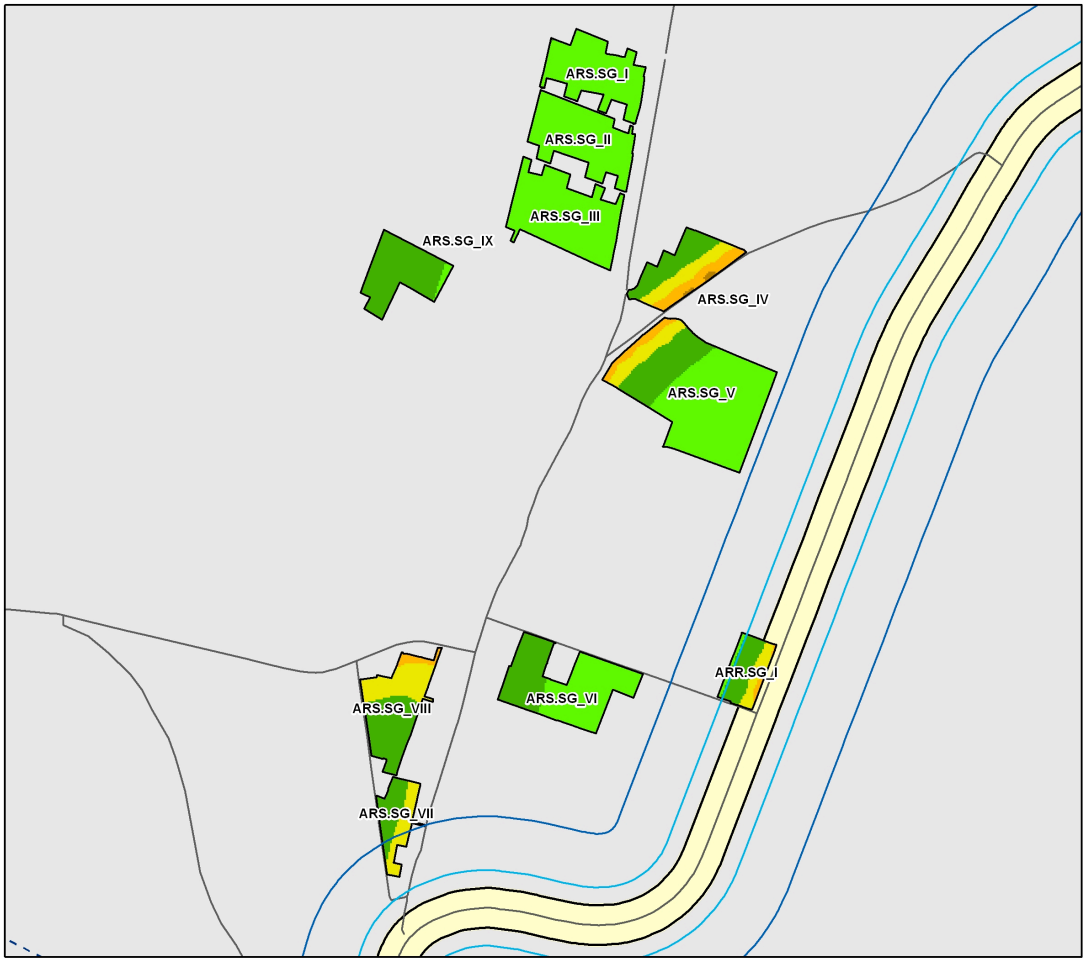
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo diurno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

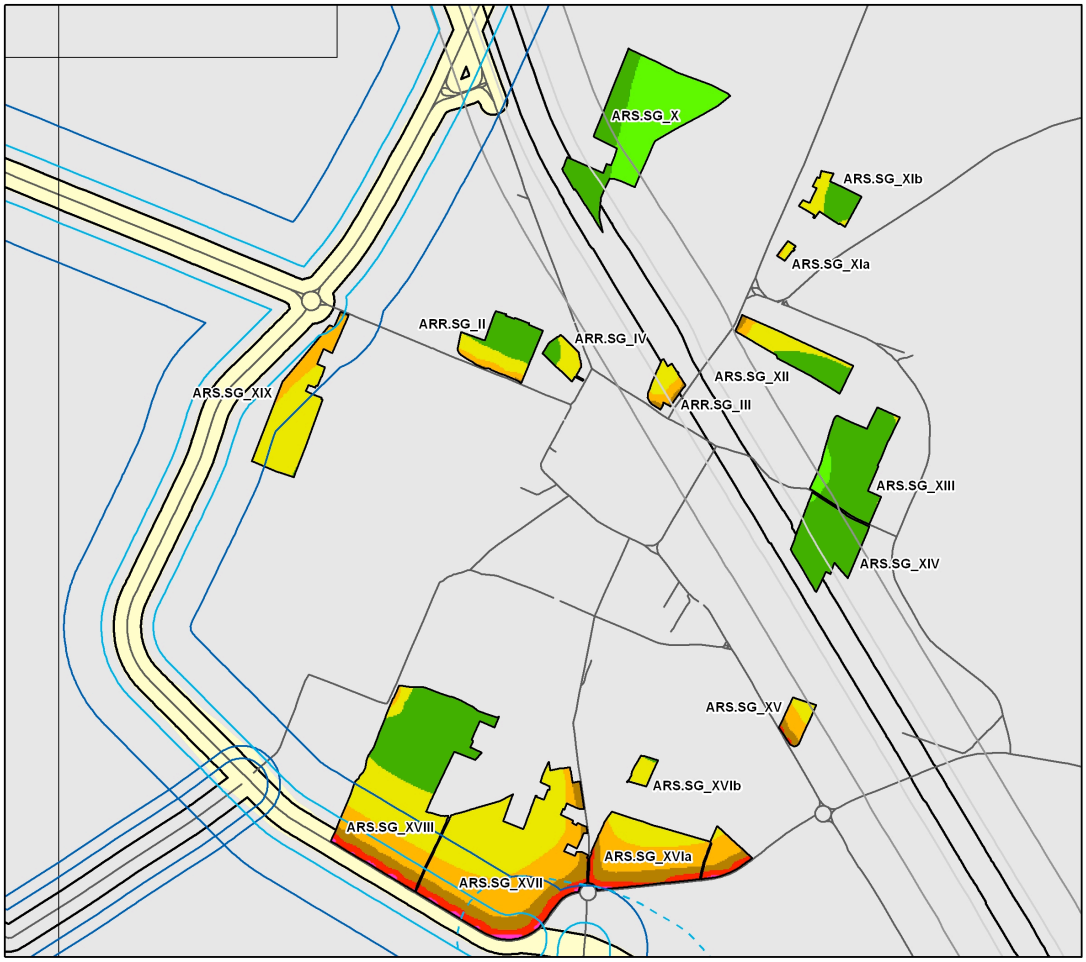
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo diurno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

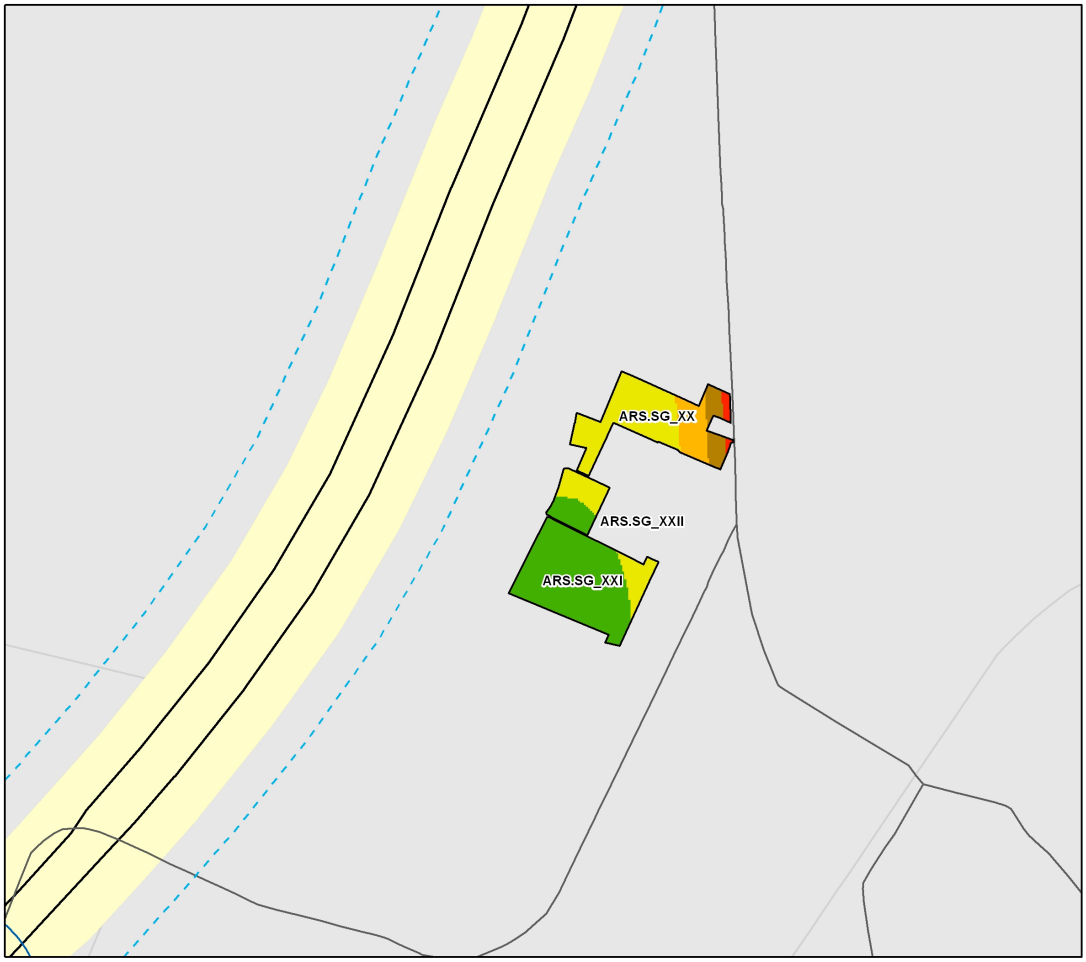
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo diurno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

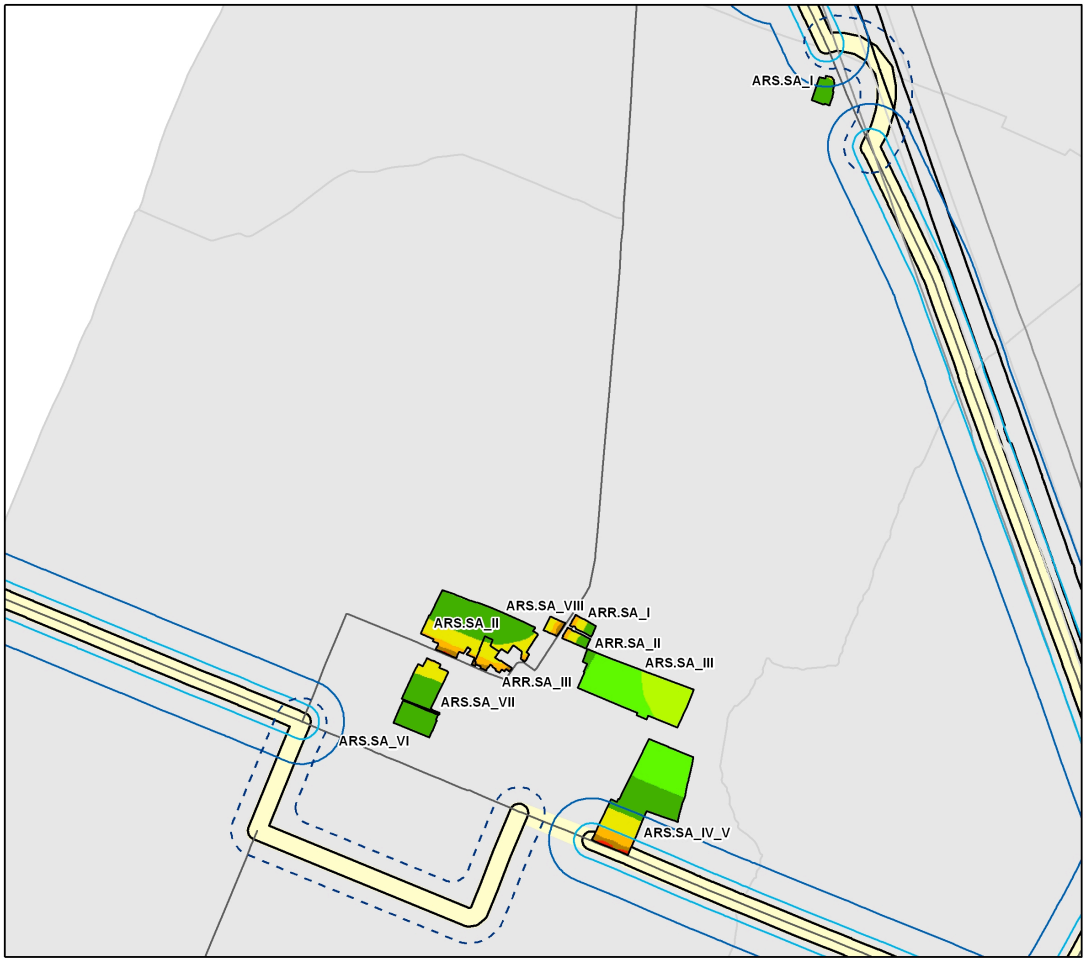
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo diurno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

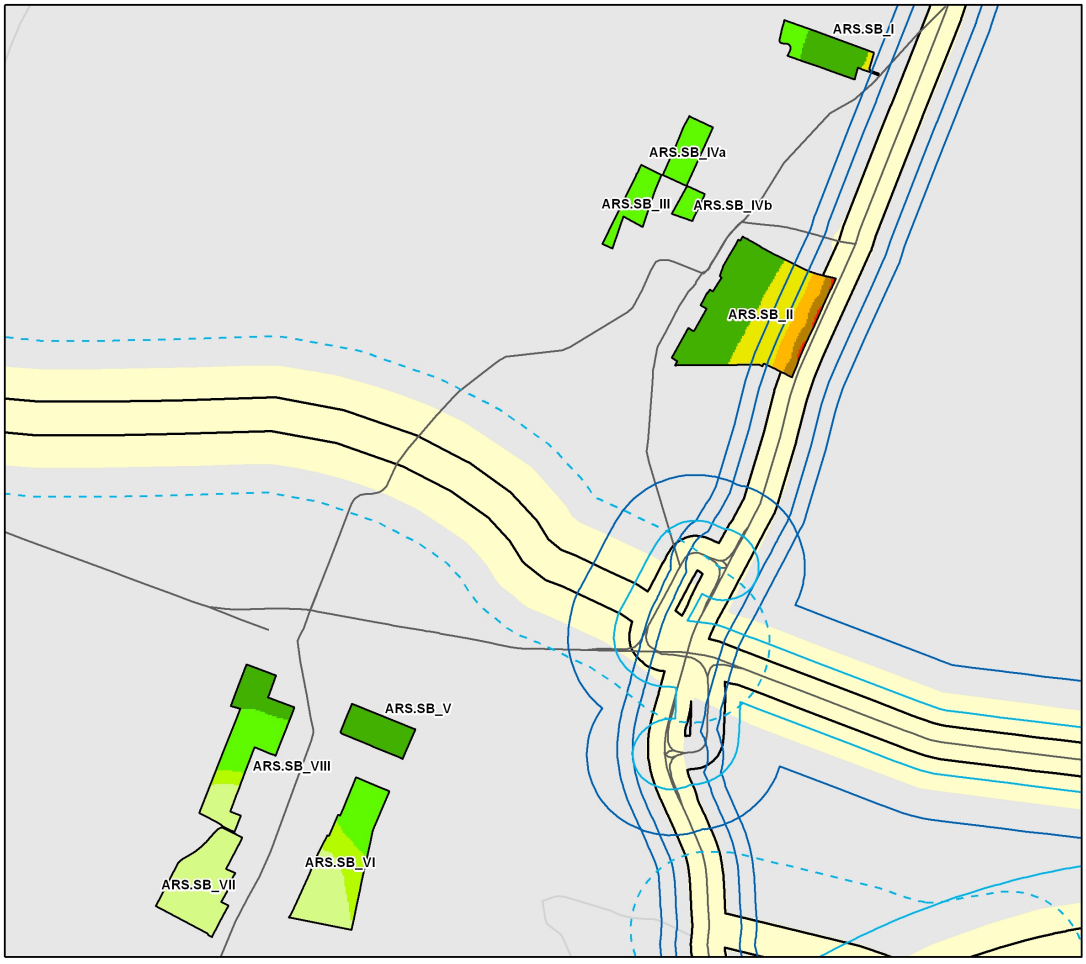
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo diurno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

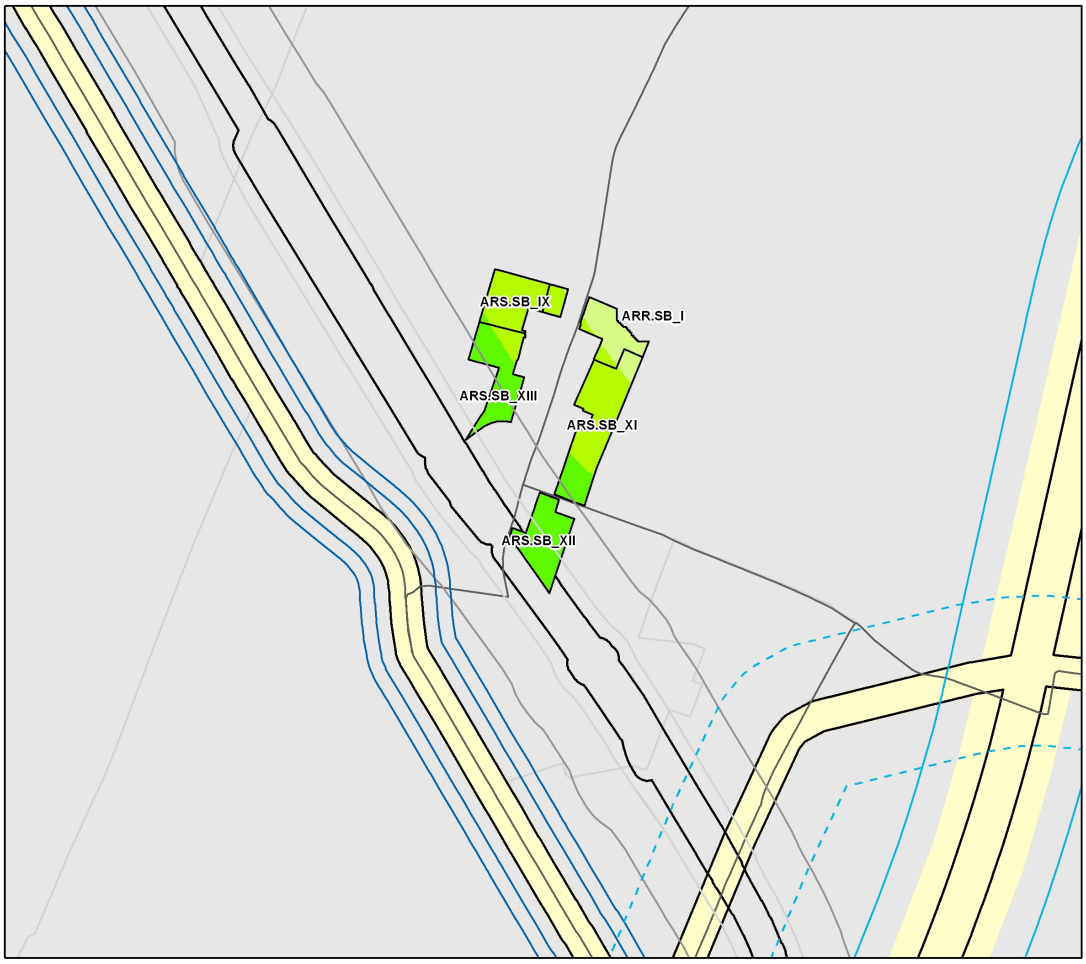
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo diurno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

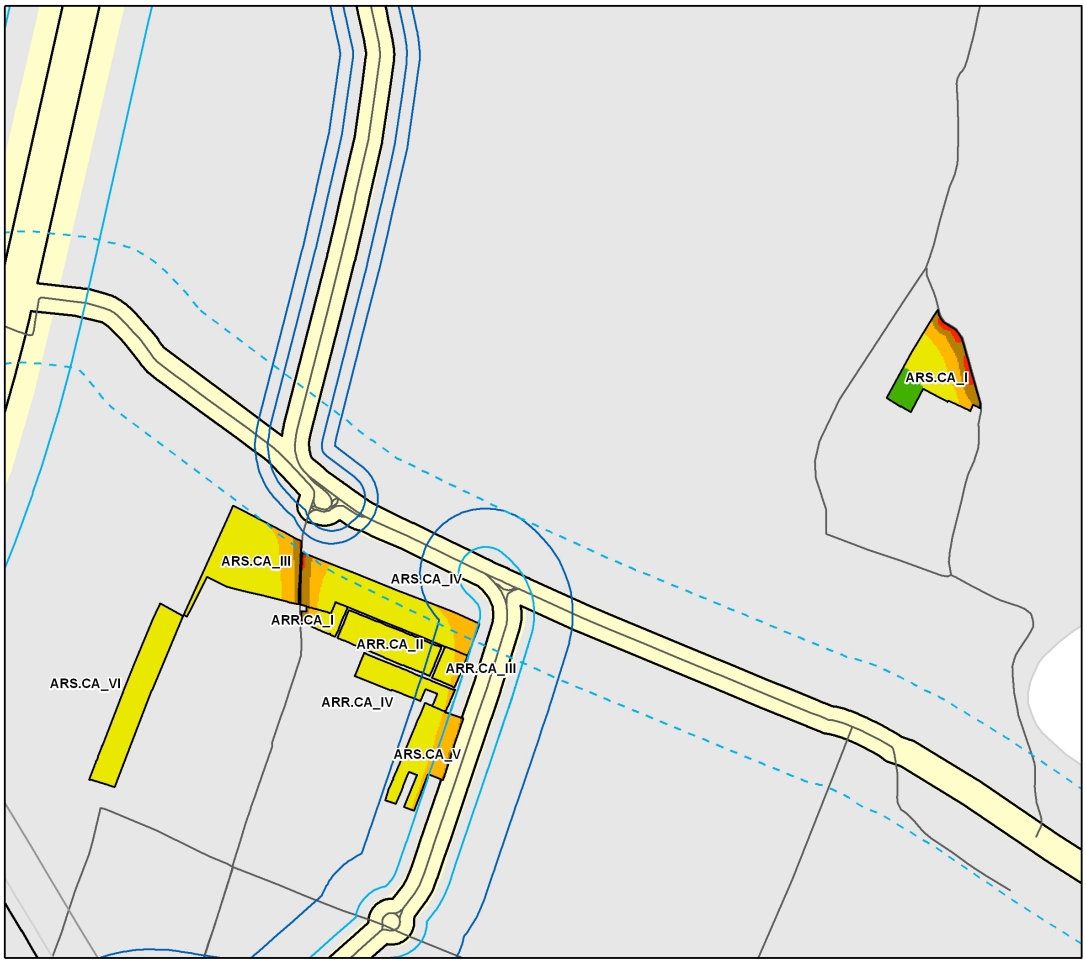
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo diurno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

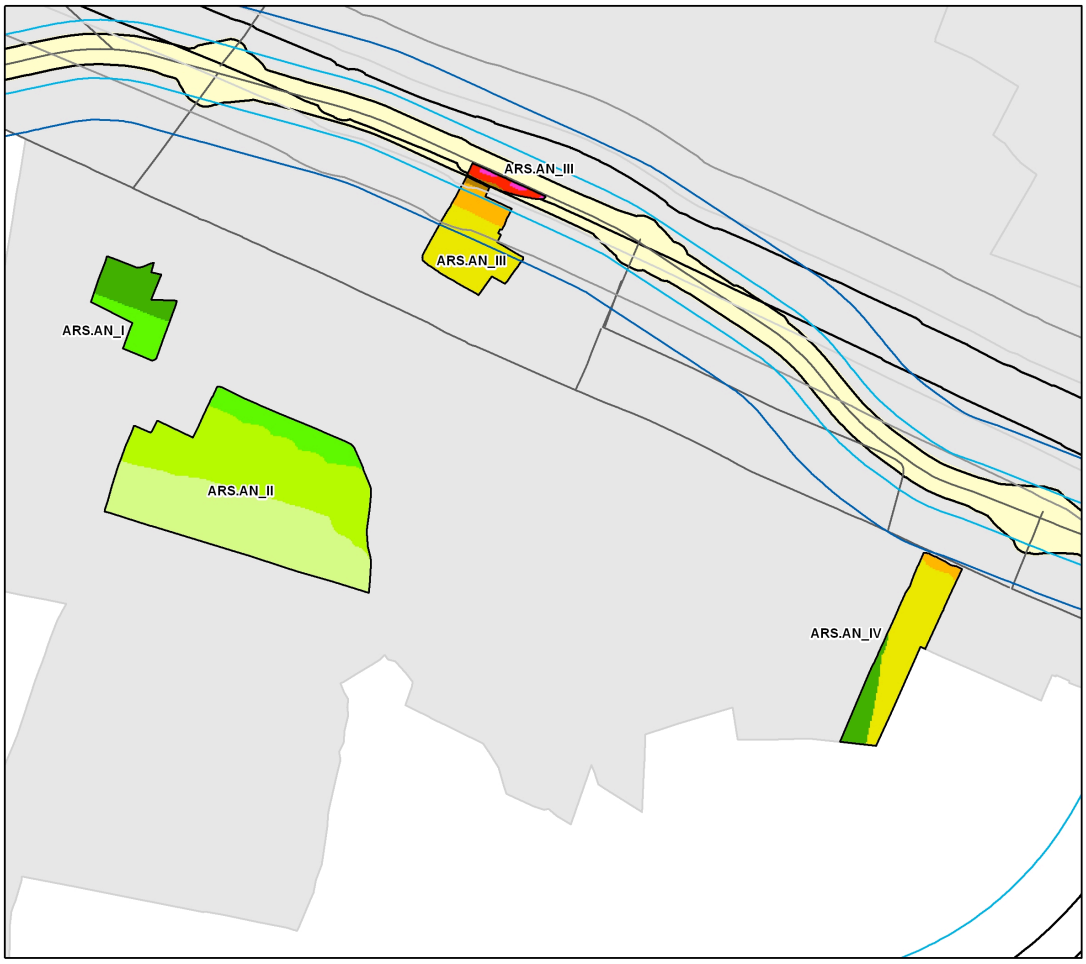
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo diurno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo diurno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)

Livelli e limiti acustici negli ambiti residenziali di trasformazione – periodo notturno



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo notturno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

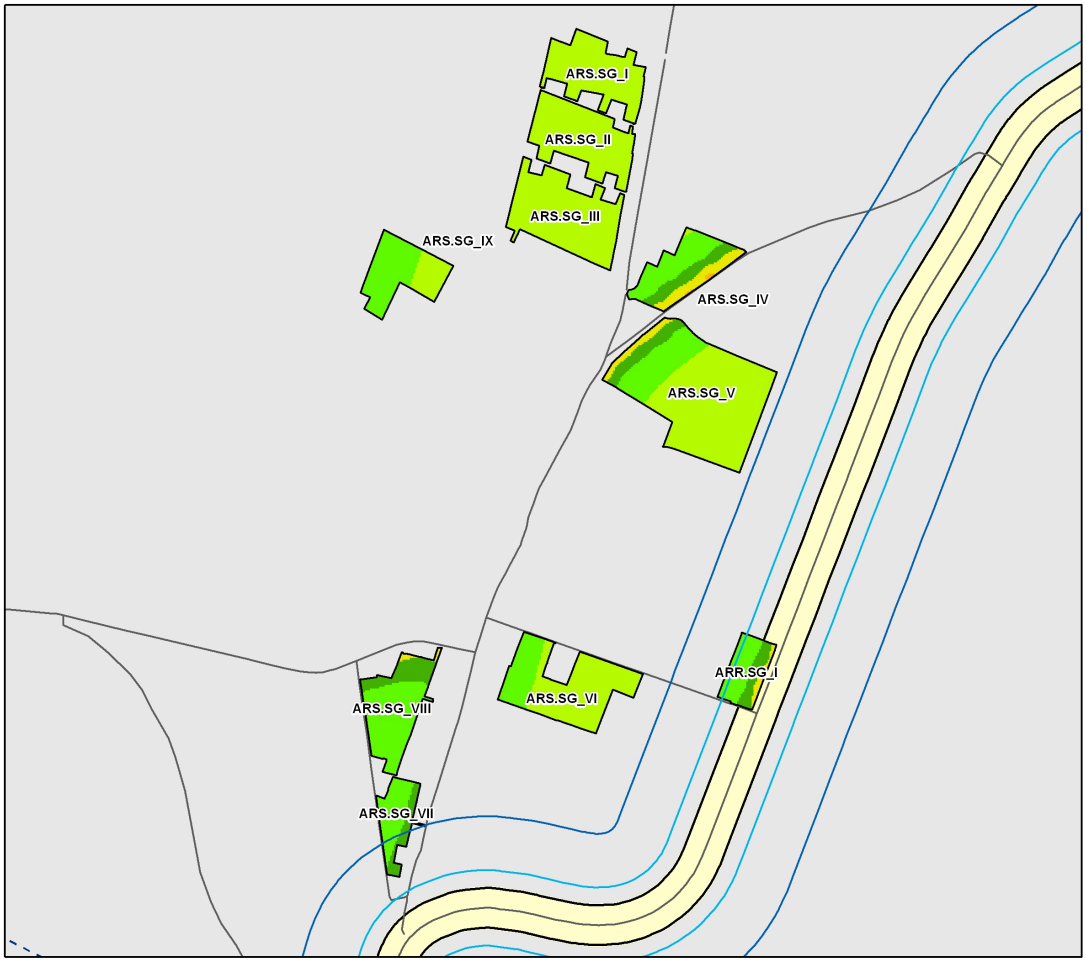
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo notturno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

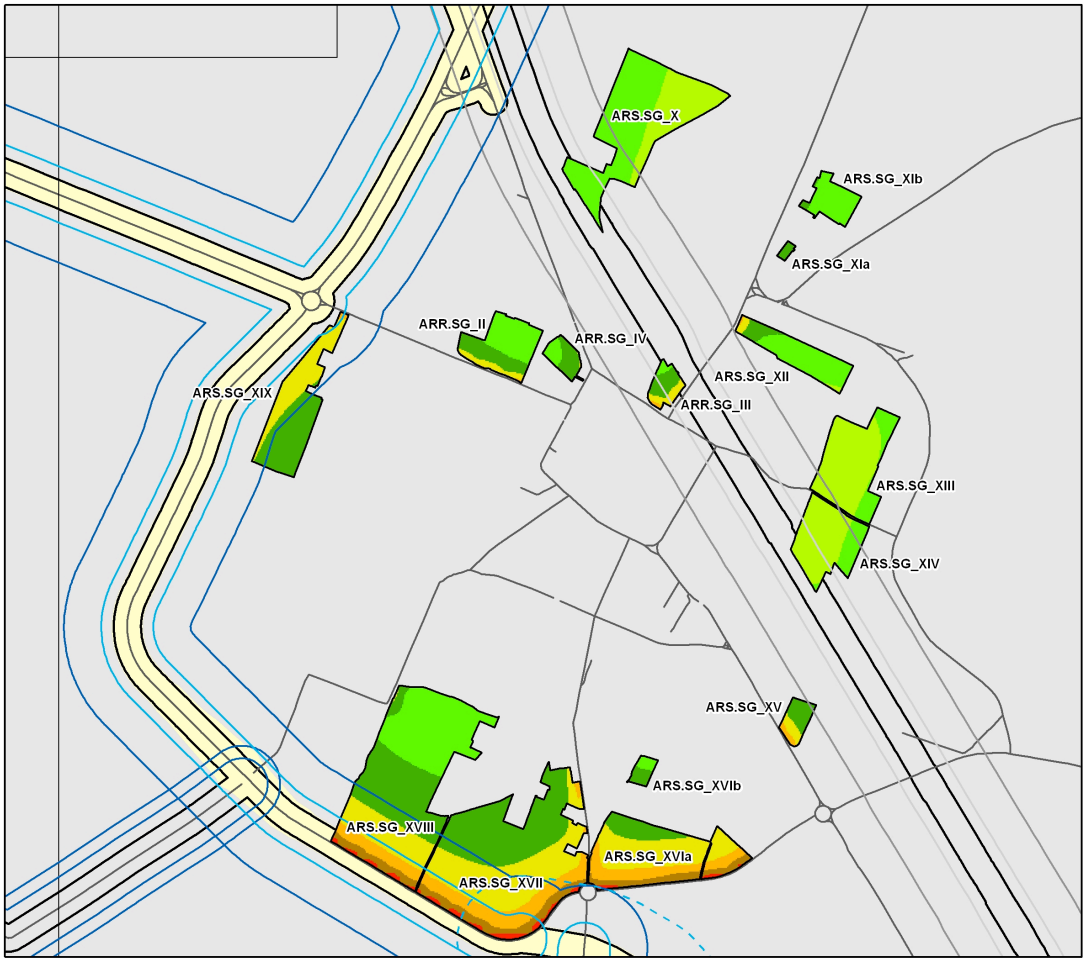
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo notturno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

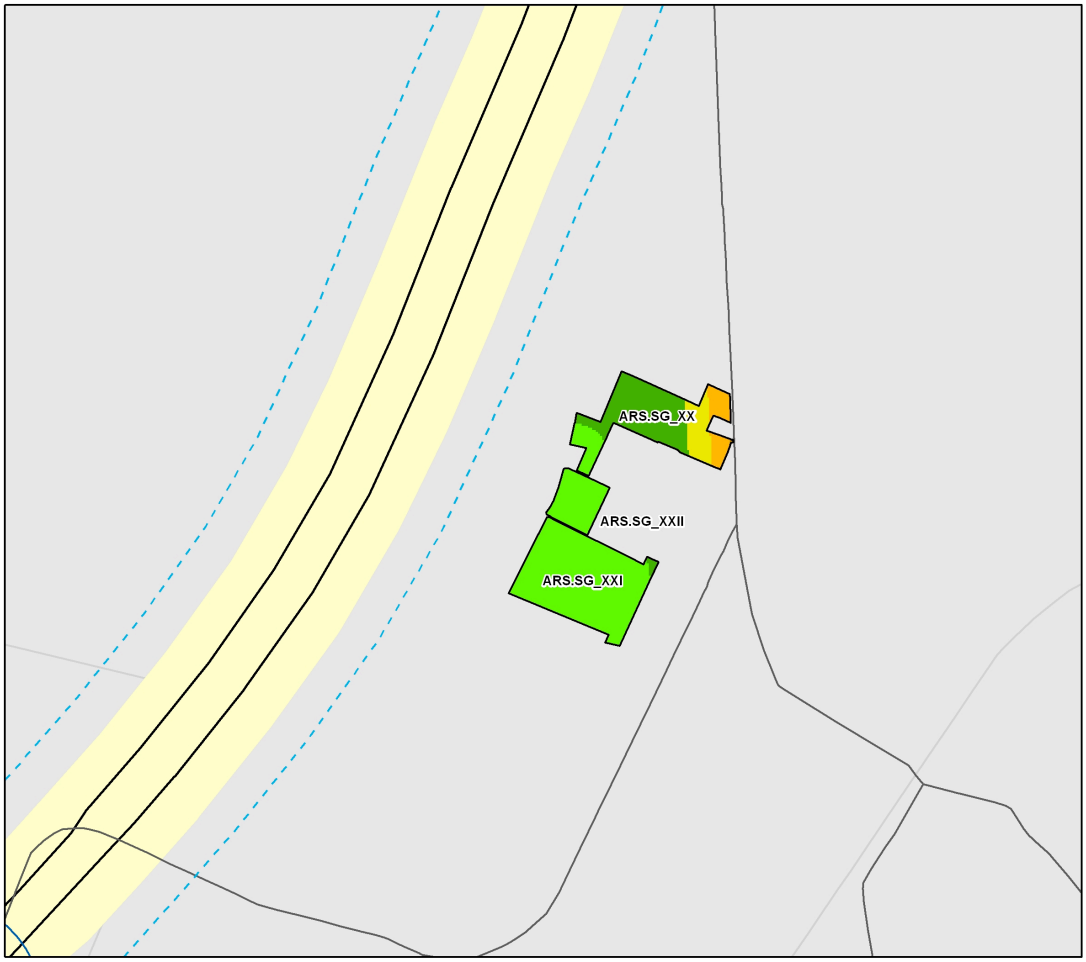
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo notturno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

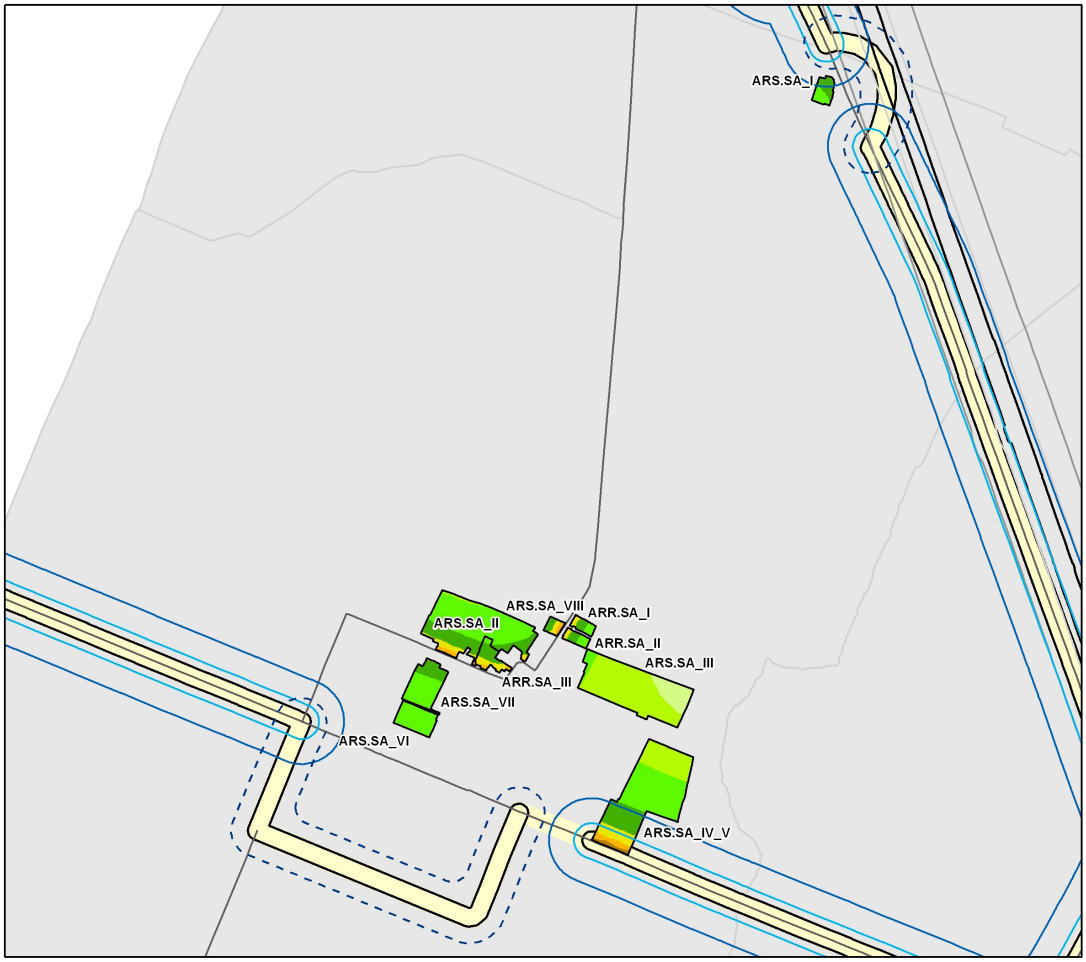
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo notturno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

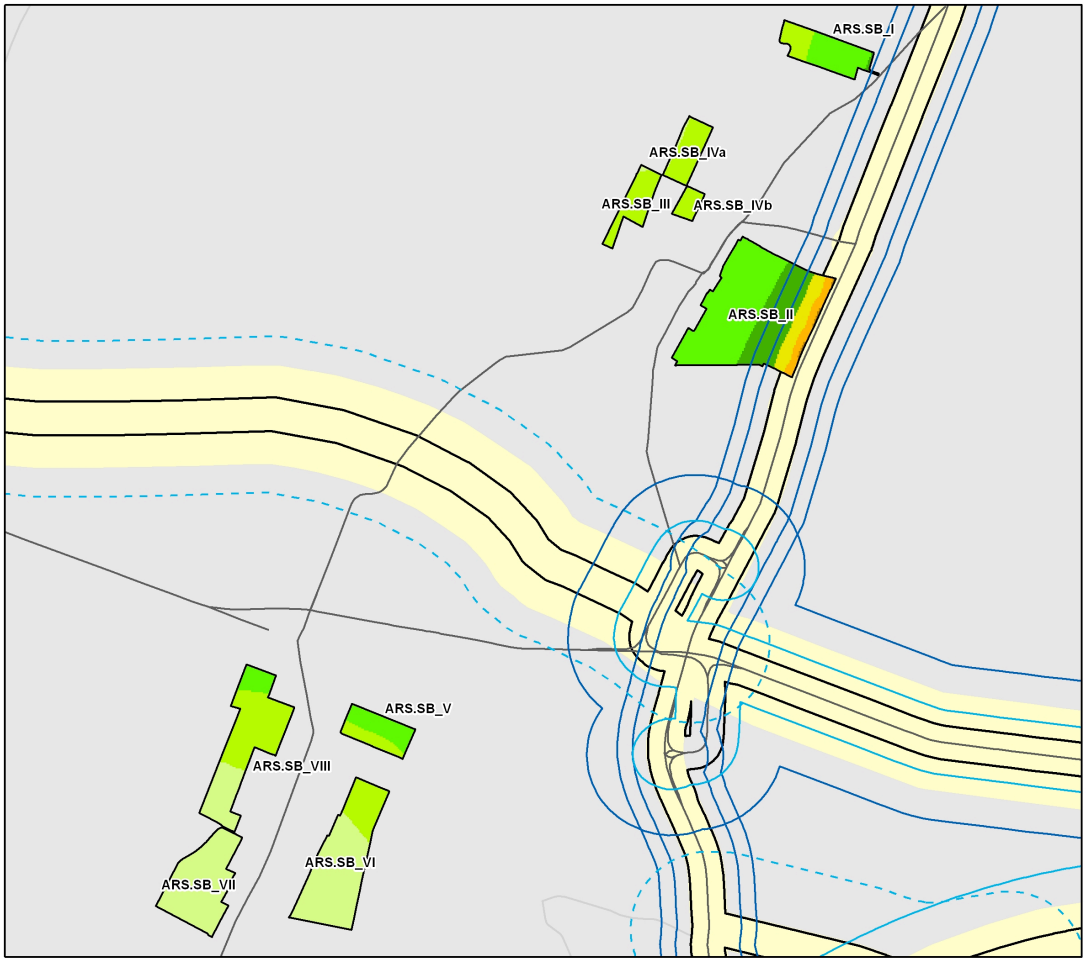
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo notturno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

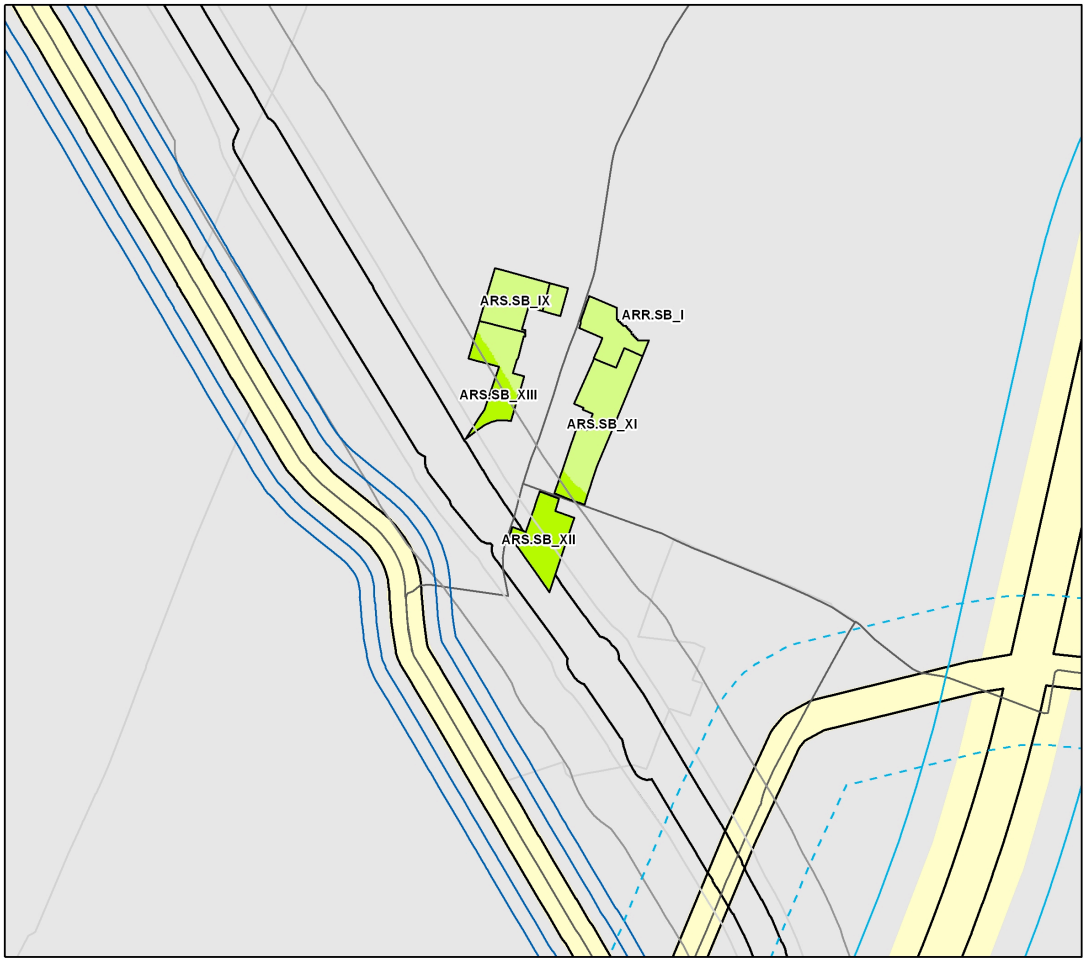
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo notturno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

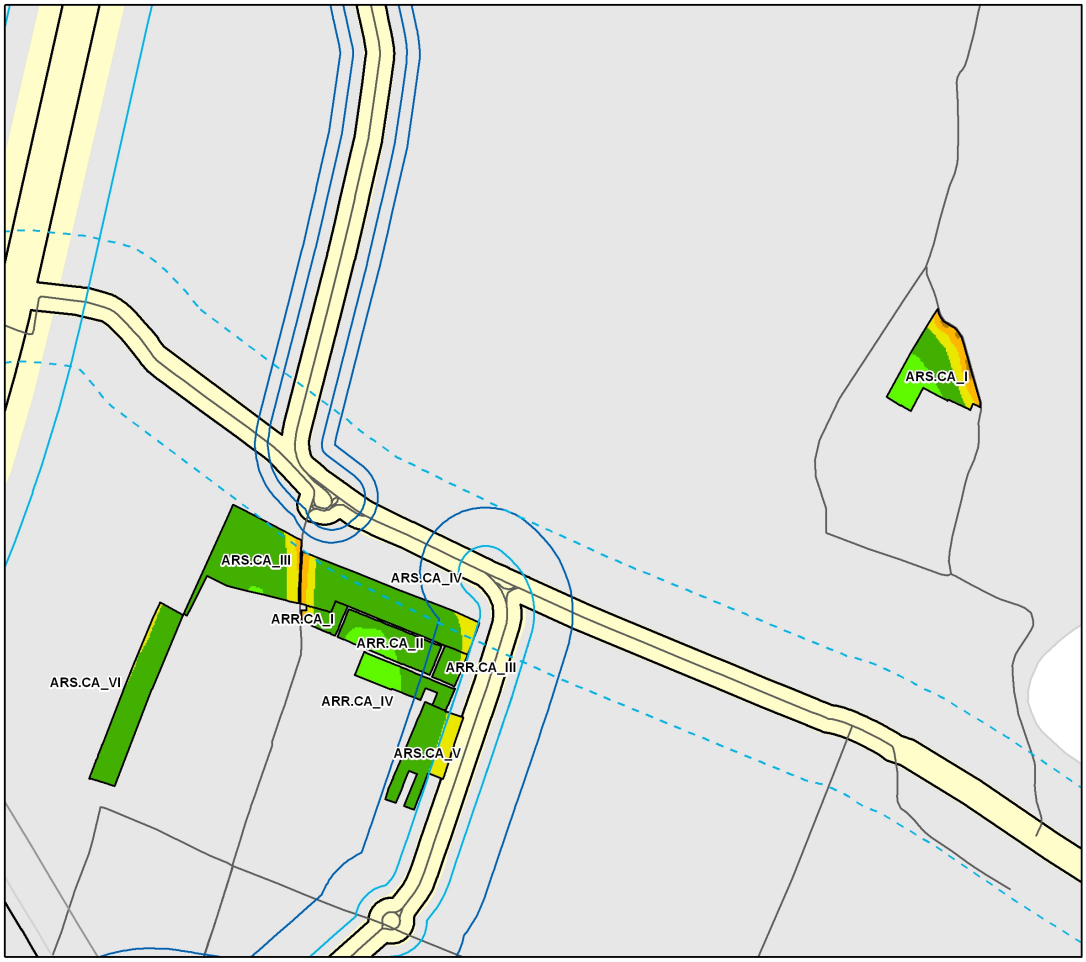
Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo notturno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo notturno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)



Fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali DPR 142/2004

Strade in previsione

Fascia 250m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Fascia 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Strade esistenti tipo A, Ca, Cb

Fascia A - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ambiti residenziali PSC

Fasce PGQA

Art. 6.4

Fasce di pertinenza acustica infrastrutture ferroviarie DPR 459/1998

Fascia A - 100m - limiti LeqD 70 dBA; LeqN 60 dBA

Fascia B - 150m - limiti LeqD 65 dBA; LeqN 55 dBA

Ingombri fasce stradali di IV classe acustica

IV classe esistente ed in previsione

Livelli Acustici negli ambiti residenziali. Periodo notturno

75.0 dB(A) 65.0 dB(A) 55.0 dB(A) 45.0 dB(A)

70.0 dB(A) 60.0 dB(A) 50.0 dB(A) 40.0 dB(A) 35.0 dB(A)

La valutazione complessiva degli effetti del PSC, come già detto, è stata effettuata utilizzando modelli di simulazione, per comparare lo scenario futuro di PSC con quello di riferimento e attuale. In particolare sono state calcolate le emissioni al metro a 50 m di distanza per ogni arco stradale. Si è ritenuto opportuno utilizzare tale semplificazione, perché più immediata visivamente rispetto alle mappe acustiche.

Sulla base delle simulazioni effettuate emerge innanzitutto il Passante Nord; il sistema autostradale nello scenario attuale è completamente assente dal territorio in analisi e quindi il nuovo tracciato autostradale risulta per il territorio completamente aggiuntivo, con tutte le ricadute ambientali conseguenti alla nuova presenza sia nello scenario di riferimento si in quello di PSC.
Rispetto allo scenario attuale, si evidenzia l'innalzamento dei livelli generato localmente dagli aumenti di flussi dovuti agli incrementi di domanda stimati negli scenari riferimento e PSC, ma anche agli incrementi della domanda complessiva stimati per tutto il territorio provinciale.
Nello scenario di riferimento, l'introduzione delle misure previste dal PMP contribuisce ad evitare gli attraversamenti dei centri abitati, lì dove presenti tali interventi.
Nello scenario di riferimento permangono comunque alcune condizioni di criticità, evidenziate nel processo di pianificazione soprattutto all'interno dei centri urbani di Decima e Sant'Agata, così come a Crevalcore ove la tangenziale non sembra mostrare una grande attrattività rispetto ai flussi di attraversamento, che invece permangono in parte sulla rete interna al centro urbano.
L'introduzione delle misure del PSC, come desumibile dalle figure sopra riportate, consente:

- una generalizzata riduzione dei livelli emissivi determinata dalla riduzione dei flussi, anche causata da una contrazione della domanda dovuta ai minori carichi urbanistici del PSC rispetto allo scenario di riferimento (ovvero i PRG vigenti);
- la riduzione delle emissioni acustiche sulle strade di attraversamento di Sant'Agata e di Crocetta, per l'introduzione delle varianti stradali;
- una significativa riduzione dei livelli acustici dovuti ai transiti veicolari sulla rete sud-orientale di San Giovanni in Persiceto, promossa dall'introduzione del prolungamento della Tangenziale sud;
- il permanere di condizioni di criticità legate alla presenza di flussi di attraversamento dell'abitato di Crevalcore, anche in presenza della circonvallazione esistente. E' evidente, anche per la presenza di ambiti ARS lungo queste strade, l'opportunità in questo caso dell'introduzione di politiche di moderazione del traffico all'interno dell'abitato di Crevalcore.

In conclusione, senza voler entrare puntualmente nelle quantità specifiche espresse dal modello su ciascun elemento di rete, si ritiene che l'insieme delle scelte infrastrutturali e di trasformazione del territorio abbia effetti positivi sul clima acustico, poiché allontana le sorgenti di rumore stradale dalle aree residenziali ad alta densità di popolazione esistenti, che hanno presentato, durante le analisi dello stato attuale, condizioni di criticità.
Come indicatore per un bilancio complessivo degli effetti del PSC è stata calcolata la popolazione esposta nel buffer di 50 m dalle strade (e 100 m dall'autostrada), suddivisa per classi di livelli acustici e calcolata a partire dalla popolazione associata ai civici georeferenziati. Tale valutazione è riportata nelle tabelle seguenti.

Popolazione esposta alle classi acustiche scenario attuale, di PSC e di Riferimento

Leq (dBA)	scenario Attuale				scenario Riferimento				scenario PSC			
	n. ab.		%		n. ab.		%		n. ab.		%	
	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno
<35	529	1005	2.34%	4.44%	282	829	1.24%	3.65%	307	984	1.35%	4.35%
35-40	412	1551	1.82%	6.85%	481	972	2.12%	4.28%	609	1203	2.69%	5.32%
40-45	1407	2051	6.22%	9.06%	605	1995	2.67%	8.79%	873	1883	3.85%	8.33%
45-50	2164	5199	9.56%	22.98%	2183	3965	9.62%	17.46%	2071	4221	9.14%	18.67%
50-55	3957	7338	17.49%	32.43%	3426	7588	15.11%	33.42%	3566	7824	15.74%	34.60%
55-60	7051	4025	31.16%	17.79%	6686	5306	29.48%	23.37%	7377	4558	32.56%	20.16%
60-65	5123	1446	22.64%	6.39%	6517	1900	28.73%	8.37%	5528	1826	24.40%	8.08%
65-70	1949	11	8.61%	0.05%	2322	139	10.24%	0.61%	2187	98	9.65%	0.43%
70-75	36	0	0.16%	0.00%	170	9	0.75%	0.04%	131	9	0.58%	0.04%
75-80	0	0	0.00%	0.00%	8	4	0.04%	0.02%	8	4	0.04%	0.02%
>80	0	0	0.00%	0.00%	1	1	0.00%	0.00%	1	1	0.00%	0.00%

Leq (dBA)	differenza scenario Riferimento - scenario Attuale				differenza scenario PSC - scenario Attuale				differenza scenario PSC - scenario Riferimento			
	n. ab.		%		n. ab.		%		n. ab.		%	
	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno
<35	-247	-176	-1.09%	-0.79%	-222	-21	-0.98%	-0.09%	25	155	0.11%	0.70%
35-40	69	-579	0.30%	-2.57%	197	-348	0.87%	-1.53%	128	231	0.57%	1.04%
40-45	-802	-56	-3.55%	-0.28%	-534	-168	-2.37%	-0.74%	268	-112	1.19%	-0.46%
45-50	19	-1234	0.06%	-5.52%	-93	-978	-0.42%	-4.31%	-112	256	-0.48%	1.21%
50-55	-531	250	-2.38%	0.98%	-391	486	-1.75%	2.17%	140	236	0.63%	1.19%
55-60	-365	1281	-1.68%	5.58%	326	533	1.40%	2.37%	691	-748	3.08%	-3.21%
60-65	1394	454	6.09%	1.98%	405	380	1.76%	1.68%	-989	-74	-4.34%	-0.29%
65-70	373	128	1.62%	0.56%	238	87	1.04%	0.38%	-135	-41	-0.59%	-0.18%
70-75	134	9	0.59%	0.04%	95	9	0.42%	0.04%	-39	0	-0.17%	0.00%
75-80	8	4	0.04%	0.02%	8	4	0.04%	0.02%	0	0	0.00%	0.00%
>80	1	1	0.00%	0.00%	1	1	0.00%	0.00%	0	0	0.00%	0.00%

Per quanto riguarda i livelli acustici superiori a 80 dBA nel periodo diurno e a 70 dBA in quello notturno, occorre precisare che tali valori sono contenuti unicamente all'interno del buffer autostradale che, come anche per le altre infrastrutture stradali, è stato simulato senza le opere di mitigazioni previste. Tale infrastruttura determina inoltre per gli scenari futuri rispetto allo scenario attuale, un aumento delle emissioni più elevate. Occorre però ancora sottolineare che il Passante Nord è un opera prevista nella pianificazione sovraodinata (PTCP, PMP) e non una scelta di PSC.

Andando a valutare gli effetti del PSC, confrontandolo quindi con lo scenario di riferimento appare evidente come le scelte del PSC comportino una riduzione della popolazione esposta ad alti livelli acustici.

In sintesi, valutando la popolazione esposta a livelli acustici superiori a 60 dBA nel periodo diurno e a 50 dBA nel periodo notturno, ovvero a Leq maggiori dei limiti di III classe, emerge una notevole riduzione nello scenario di PSC. Nella valutazione non sono stati considerati gli ambiti di trasformazione residenziale, in quanto la normativa impone che non si possano prevedere usi sensibili nel buffer di 50 m dalle strade primarie. Peraltro non tutti gli ambiti saranno attuati, non è quindi possibile georeferenziare gli abitanti previsti. La normativa del PSC impone comunque che le nuove residenze in nessun caso possano essere esposte a livelli sonori maggiori di 60 dBA diurni e 50 dBA notturni.

Come indice sintetico di valutazione acustica degli effetti del Piano è stata considerata la

popolazione esposta ad un clima acustico superiore ai limiti di III classe, individuando questa come la classe più alta idonea all'uso residenziale. Come desumibile dalla tabella seguente con l'attuazione del PSC è calcolabile che diminuisca la popolazione esposta a valori superiori a tali limiti

Popolazione esposta livelli sonori maggiori di 60 dBA diurni e 50 dBA notturni - differenza tra scenario attuale, di PSC e di Riferimento

popolazione esposta (n. ab.) a livelli diurni > 60 dBA									
leq N (dBA)	Attuale	Riferimento	PSC	Riferimento - Attuale		PSC - Attuale		PSC - Riferimento	
				differenza	diff. %	differenza	diff. %	differenza	diff. %
>60	7108	9018	7855	1910	26.87%	747	10.51%	-1163	-12.90%

popolazione esposta (n. ab.) a livelli notturni > 50 dBA									
leq N (dBA)	Attuale	Riferimento	PSC	Riferimento - Attuale		PSC - Attuale		PSC - Riferimento	
				differenza	diff. %	differenza	diff. %	differenza	diff. %
>50	12820	14947	14320	2127	16.59%	1500	11.70%	-627	-4.19%

Appare quindi evidente che in termini acustici è stimabile che il PSC possa avere effetti positivi, in quanto rispetto allo scenario di riferimento cala la popolazione esposta a livelli superiori ai limiti di III classe.
Per garantire tali effetti è comunque necessario in ogni fase di attuazione porre la massima attenzione e indirizzare verso un ottimizzazione delle scelte e della progettazione.
Per la valutazione complessiva degli effetti del PSC in riferimento alla **qualità dell'aria**, invece, sono state calcolate le emissioni al m di PM10 e NOx per ogni arco stradale nei tre scenari, attuale, di riferimento e quello di PSC.
Dalla comparazione dei risultati si evidenziano anche in questo caso gli stessi effetti rilevati per l'acustica:

- il Passante Nord risulta per il territorio completamente aggiuntivo con tutte le ricadute ambientali sia nello scenario di riferimento sia in quello di PSC.
- rispetto allo scenario attuale si ha un incremento delle emissioni generate dai nuovi carichi urbanistici sia locali sia su tutto il rimanente territorio provinciale.
- nello scenario di riferimento, l'introduzione delle misure previste dal PMP, lì dove presenti gli interventi, contribuisce ad evitare gli attraversamenti dei centri abitati, ma permangono alcune condizioni di criticità a Decima e Sant'Agata e a Crevalcore.
- l'introduzione delle misure del PSC ha come conseguenza:
  - una generalizzata riduzione dei livelli emissivi rispetto allo scenario di riferimento;
  - la riduzione delle emissioni delle strade di attraversamento di Sant'Agata e di Crocetta, per l'introduzione delle varianti stradali;
  - una significativa riduzione delle emissioni sulla rete sudorientale di San Giovanni in Persiceto promossa dall'introduzione del prolungamento della tangenziale sud;
  - il permanere di flussi di attraversamento dell'abitato di Crevalcore. E' evidente, anche per la presenza di ambiti ARS lungo queste strade, l'opportunità dell'introduzione di politiche di moderazione del traffico all'interno dell'abitato di Crevalcore.

Si ritiene quindi anche in questo caso che l'insieme delle scelte abbia effetti positivi in termini di riduzioni di criticità locali, in quanto allontana le sorgenti emissive dalle aree residenziali ad alta densità di popolazione, sfruttando l'abbattimento delle concentrazioni di inquinanti che si ha con la distanza, anche se per alcuni inquinati l'effetto è limitato.

In termini di bilancio complessivo del PSC, si è ritenuto maggiormente significativo valutare la variazione delle emissioni da traffico tra lo stato di diritto della pianificazione previgente (scenario di riferimento) e lo scenario di progetto del PSC, come peraltro richiede il PGQA. Preme comunque sottolineare come in merito alla popolazione esposta, sia a livello di scelte insediative sia a livello normativo, il PSC garantisca che non venga incrementata la popolazione residente nei buffer di 50 m dalle principali strade e di 150 m dall'autostrada, in coerenza con l'art. 6.4 del PGQA.
Anche in termini di bilancio emissivo complessivo da traffico, i risultati possono ritenersi positivi, come desumibile dalla tabelle seguenti.

Confronto tra scenari - emissioni giornaliere

	Scenario Attuale	Scenario Riferimento	Scenario PSC
Rete km	439	497	529
Veic*km (giorno)	1636185	3899448	3837863
Vel media	56.5	64.8	67.5
Nox (Kg/giorno)	1732	5014	4960
PM10 (Kg/giorno)	154	466	456

	Differenza Scenario Riferimento-Attuale		Differenza scenario PSC-Attuale		Differenza Scenario PSC - Scenario Riferimento	
	assoluta	percentuale	assoluta	percentuale	assoluta	percentuale
Rete km	58	13%	90	21%	33	7%
Veic*km (giorno)	2263263	138.33%	2201678	134.56%	-61585	-1.58%
Vel media	8.4	14.8%	11.1	19.6%	2.7	4.2%
Nox (Kg/giorno)	3282	189%	3228	186%	-53.5	-1.07%
PM10 (Kg/giorno)	312	202.80%	302	196%	-9.9	-2.13%

Il notevole incremento tra lo scenario attuale e quelli futuri è dovuto in particolare all'inserimento del Passante Autostradale Nord, infatti il solo nastro autostradale all'interno del territorio dell'associazione ha emissioni pari a 1850 kg di NOx e 180 kg di PM10 pari al 40% circa delle emissioni del territorio dei tre comuni negli scenari futuri, ciò senza considerare gli effetti sulla viabilità locale.
In termini di bilancio emissivo bisogna comunque sottolineare che tale infrastruttura va a sostituire l'attuale autostrada che si trova immediatamente al di fuori dei confini dell'associazione. Quindi in termini di emissioni globali, considerando un ambito di valutazione idoneo ad una infrastruttura autostradale, pertanto almeno a livello provinciale, gli effetti sono molto diversi.
In ogni caso, stante la modifica sostanziale dell'assetto infrastrutturale, che comunque discende da piani sovraordinati (PTCP e PMP) e non dal PSC, quest'ultimo va a diminuire il carico urbanistico se confrontato con le previsioni da PRG ancora da attuare (scenario riferimento). Ciò, unitamente alle azioni del PSC simulate, determina una diminuzione dei veicoli per km all'interno della rete dei sei comuni dell'1,58% ed una riduzione delle emissioni complessive da traffico: nello specifico si ha infatti una riduzione delle emissioni di NOx del 1% e una riduzione di PM10 del 2%.
Occorre evidentemente notare come l'impostazione delle politiche del PSC sul sistema della mobilità inerenti il traffico veicolare, risultino positive rispetto gli obiettivi assunti: le politiche definite, comprese quelle di adozione di misure riguardanti la regolamentazione dei flussi nei centri abitati, consente la riduzione sostanziale della pressione da traffico sulle aree maggiormente sensibili e quindi il raggiungimento degli obiettivi assunti, senza

incrementare le emissioni complessive, rispetto a quanto previsto nello scenario di riferimento (PRG).
Appare quindi evidente che anche in termini di inquinamento atmosferico il PSC possa avere effetti positivi, rispetto ai PRG previgenti.
Per garantire tali effetti è comunque necessario in ogni fase di attuazione porre la massima attenzione e indirizzare verso un ottimizzazione delle scelte e della progettazione. In particolare è necessario che vengano attuate tutte quelle politiche, previste anche nel PSC per favorire modalità di trasporto maggiormente sostenibili.
Si sottolinea che nelle simulazioni non sono stati considerati gli effetti dell'entrata in funzione del Servizio Ferroviario Metropolitano.
Come desumibile dal paragrafo sulla mobilità, gli effetti dall'applicazione delle riduzioni introdotte nello scenario di riferimento e di progetto del SFM del PMP, applicati rispettivamente allo scenario di riferimento della presente valutazione e allo scenario di progetto del PSC, tendono a ridurre la quantità di spostamenti da e per l'esterno del territorio di circa il 4% nello scenario di riferimento e di oltre il 13% nello scenario di progetto. Questo evidente effetto di riduzione, non quantificato nella valutazione, qualitativamente assume un grande valore in quanto consente di stimare in maniera immediata quali possono essere i benefici derivanti dall'introduzione delle politiche di sviluppo del SFM che, seppur non appartengono alle azioni proprie del Piano Strutturale, dovranno essere sostenute anche con l'ausilio delle politiche locali individuate nel piano.
Occorre infine evidenziare che tali valutazioni sono state condotte al netto di politiche sul trasporto pubblico su gomma che consentirebbero ulteriori miglioramenti delle condizioni di pressione territoriale prodotta dal traffico veicolare. Si consideri infatti che con le sole politiche del servizio ferroviario metropolitano l'incremento di domanda su mezzo privato prodotto potenzialmente dall'attuazione del PSC si potrebbe attestare su valori inferiori al 15%, con evidenti ripercussioni positive sulle emissioni.

5.4 Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale con riferimento alla componente "agricoltura-paesaggio-ecosistemi"

La pianificazione strutturale, secondo la LR 20/2000 si avvale della valutazione ambientale strategica per garantire che i contenuti del PSC siano coerenti con le caratteristiche del territorio e con i conseguenti limiti e condizioni per lo sviluppo sostenibile, secondo quanto definito dal Quadro Conoscitivo; e allo stesso tempo per accompagnare il processo di elaborazione delle previsioni del piano con una attività di analisi e verifica, che evidenzi i potenziali impatti delle scelte operate, sia rispetto alle previsioni singole specifiche di sviluppo insediativo e infrastrutturale, che rispetto ai complessivi effetti che l'insieme delle politiche e delle azioni previste dal PSC intendono perseguire, ed individui le misure idonee ad impedirli ridurli o compensarli.
Muovendosi in questa logica, è possibile affrontare i problemi in maniera preventiva, in fase di pianificazione, evitando il più possibile l'introduzione di misure mitigative, che rimangono una possibilità da attuarsi solo in mancanza di alternative.
La valutazione ambientale dei piani risulta funzionale all'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi, per promuovere uno sviluppo sostenibile, verificando la coerenza delle proposte del PSC con gli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo.
Dal punto di vista metodologico, la Vas-Valsat è stata suddivisa in due fasi:.

- come valutazione preventiva del documento preliminare ha consentito di definire obiettivi generali e specifici del piano e politiche-azioni proposte per il raggiungimento di tali obiettivi; e di fornire indicazioni per eliminare e/o mitigare le interazioni e gli effetti negativi;
- nella successiva fase di pianificazione è stata approfondita per giungere ad una valutazione qualitativa-quantitativa finalizzata a stimare gli effetti del Piano attraverso le analisi e l'uso di opportuni indicatori, verificando da un lato la compatibilità delle singole scelte (schede d'ambito e schede corridoi infrastrutturali), dall'altro valutando gli effetti complessivi del piano, costruendo bilanci confrontabili tra la situazione di diritto (scenario di riferimento) e scenario conseguente all'attuazione del PSC (scenario PSC).

Questa sezione della Valsat ha lo scopo di procedere alla valutazione degli effetti del Piano relativamente agli aspetti legati alle componenti agricoltura - paesaggio ed ecosistemi.
Di seguito dunque, partendo dalla definizione dello stato attuale della componente, sviluppato nel quadro conoscitivo, e facendo anche riferimento alla Valsat del DP già elaborata, si procede a una valutazione qualitativa, che assume il sistema degli obiettivi e delle politiche, ne verifica la coerenza con le scelte di PSC e nel processo di piano; e ad una valutazione quantitativa, ove vengono valutati gli effetti degli interventi significativi di trasformazione del territorio previsti dal piano in termini di agricoltura, paesaggio, ecosistemi.
Le presenti valutazioni sono sia di ordine qualitativo che quantitativo in modo da evidenziare come le scelte di piano, per ciò che riguarda il territorio rurale, paesaggio ed ecosistemi, si siano orientate verso una complessiva tutela e valorizzazione del territorio e/o comunque a ridurre o compensare gli impatti delle scelte di piano, misure poi declinate nella normativa di piano.

Analisi dello stato di fatto
Le analisi svolte all'interno del QC hanno evidenziato che il territorio rurale dell'Associazione, nonostante presenti una diffusa presenza di elementi di naturalità,

appare caratterizzato dalle moderne pratiche di appoderamento e dalla meccanizzazione agricola che ne influenzano negativamente i fenomeni di continuità ecologica (frammentazione) e l'assetto paesaggistico complessivo;

Si sono individuati:

- significativi elementi di valore naturale e ambientale (AVN ai sensi dell'art. A-17 LR 20/2000), che insistono però su porzioni territoriali limitate, rappresentate in particolare dal sistema di habitat umidi (sistema rete natura 2000) e dai corridoi del sistema fluviale e del reticolo idrografico;
- la presenza sul territorio interessato dal Piano di elementi di interesse sotto il profilo paesaggistico (ad esempio le persistenze del paesaggio "storico" rappresentate dal sistema della centuriazione romana e delle partecipanze agrarie, elementi che definiscono la "struttura" peculiare paesaggistica di quelle porzioni territoriali), e la permanenza di elementi isolati di interesse, quali strutture insediative rurali tipiche e di elementi di interesse storico testimoniale, che indica il permanere, nonostante le trasformazioni soprattutto recenti del territorio, di un assetto insediativo che cerca di conservare i caratteri tradizionali.

All'interno del territorio rurale gli elementi di *interesse naturale, ambientale e paesaggistico* sono articolati secondo alcune linee portanti e nuclei omogenei:

- il settore "centrale" del territorio comprende sia le aree a maggiore valenza ecologico ambientale (le "dorsali ecologiche": da ovest a nord con la Partecipanza di Sant'Agata in continuità con gli elementi naturalistici della partecipanza di Nonantola e gli assi fluviali principali a nord; e lungo la direttrice da sud a est sulla fitta trama fluviale da Anzola verso il Dosolo e il territorio Reno – Galliera) che quelle di maggior interesse paesaggistico, sia naturalistico (sistema dei dossi fluviali; maggiori aree vallive) che storico-testimoniale (Centuriazione, Partecipanze); di interesse naturalistico-ambientale, anche se in scala minore, il settore di influenza paesaggistica del fiume Reno;
- inoltre viene individuato il sistema articolato della rete scolante come "maglia" di base della Rete ecologica (Fiume Reno, torrente Samoggia, il sistema fossa Nuova – fossa Zena, poi fossa Signora e infine Collettore delle acque alte – Collettore delle acque basse; tutto il sistema "minore" di raccolta delle acque).

In questo "sistema" le AVN individuano lo "scheletro" del territorio, disegnato sulle aree di interesse naturalistico e paesaggistico:

- le aree di elevato valore naturalistico censite come Siti di Interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale costituenti parti integrante della rete ecologica europea Natura 2000:
  - il SIC "Golena San Vitale e golena del Lippo";
  - i SIC/ZPS "Manzolino" e "La Bora";
  - le ZPS "Cassa di espansione Dosolo", "Biotopi e ripristini ambientali di Crevalcore" e, in maniera più marginale, "Bacini ex-zuccherificio di Argelato e golena del fiume Reno".
- gli ulteriori elementi di interesse più "locale", che rappresentano, specie se inseriti all'interno di agroecosistemi semplificati come quello di riferimento, fattore fondamentale di connettività ecologica, e di qualità naturalistico ambientale a livello locale, riferibili a:
  - relitti di foresta planiziale;
  - formazioni arboree e arbustive, comprese quelle di ampiezza inferiore a 2000 m2 (limite di superficie considerato nella definizione di bosco adottata dall'Inventario Nazionale delle Foreste e dei Serbatoi di Carbonio);
  - siepi e filari di specie autoctone arboree e arbustive, e singoli alberi dispersi nella matrice agricola;

- corpi idrici (stagni, macereti) ed eventuali formazioni vegetali ad essi ecologicamente correlate;
- corsi d'acqua e le eventuali formazioni vegetali ad essi ecologicamente correlate;
- elementi del paesaggio agrario che costituiscano testimonianza di usi tradizionali del territorio (gelseti, viti maritate, filari governati a ceduo in fregio ai fossi ecc.).

Per quanto attiene al *sistema agricolo produttivo*, è emerso che in generale esso presenta elementi diffusamente omogenei sotto il profilo degli usi e dell'organizzazione aziendale, ed è influenzato dalla capacità d'uso dei suoli che vede come territori di eccellenza quelli delle fasce ovest (zona di Crevalcore) ed est (Calderara e Sala) e della fascia centrale (San Giovanni e Anzola).
La zona di Crevalcore, al confine con l'area Modenese, viene in parte influenzata dagli ordinamenti produttivi tipici di quell'area, con presenza diffusa di colture specializzate e di allevamenti. La zona centrale del territorio dell'Associazione viene positivamente influenzata da un sistema infrastrutturale primario che consente una migliore commercializzazione e trasformazione dei prodotti agricoli.
L'area è inoltre caratterizzata dalla presenza della partecipanza di San Giovanni in Persiceto che, per la consistente estensione territoriale (circa 2600 ettari), ma anche in relazione alla presenza di colture di pregio presenti nel suo territorio (vedi Melone e cocomero di San Matteo della Decima) rappresenta una realtà produttiva interessante, seppure attualmente in fase di declino. Va inoltre ricordato che in anni recenti questa realtà ha avviato una serie di azioni finalizzate all'adozione di misure agro –ambientali con l'obiettivo di coniugare la produzione ad un contesto di maggior qualità.
Per quanto riguarda infine la fascia ad est (Sala e Calderara), il territorio presenta elementi di particolare interesse anche in relazione alla presenza del reticolo fluviale che nel tempo ha preservato maggiormente i suoli agricoli, limitando lo sviluppo urbano nell'area. D'altra parte quest'ambito risente, in relazione al sistema irriguo ancora incompleto, di problematiche legate alla disponibilità dell'acqua di irrigazione.
Il quadro fin qui descritto concorre a disegnare un *quadro paesaggistico* di una certa valenza, già soggetto a forme di tutela sovraordinate al PSC (PTCP, Rete Natura 2000).
Il sistema delle tutele, connesso a fattori di differente qualità del soprassuolo, legati anche alle dinamiche delle bonifiche storiche, va ad influenzare in maniera decisiva il possibile sviluppo futuro del territorio: dal punto di vista strettamente legato alla produzione agricola esso si divide in porzioni adatte alle attività ad elevato sfruttamento e produttività agricola, e altre in cui è auspicata una inversione di tendenza, e vengono quindi promosse tutte quelle attività che consentono la conservazione dei valori individuati e la limitazione dei fenomeni di banalizzazione ecologica e paesaggistica.

Le criticità evidenziate
In termini generali le criticità evidenziate possono essere così sintetizzate:
Paesaggio
- la presenza di elementi di interesse risulta concentrata in alcuni ambiti: si rileva una disomogeneità nella qualità paesaggistica generale, e la necessità di articolare adeguate forme di tutela per preservare dalle trasformazioni quanto sopravvissuto all'erosione del territorio agricolo da parte delle attività produttive agricole e degli insediamenti e di indirizzare gli interventi di rinaturalizzazione e potenziamento delle dotazioni esistenti;
- in particolare negli ambiti di bonifica, ma anche in aree di più antico impianto e di elevato pregio produttivo agricolo, l'estendersi delle coltivazioni estensive meccanizzate ha progressivamente impoverito l'articolazione della matrice paesaggistica rurale, che ha via via perso gli elementi tridimensionali di "rilievo", appiattendosi in un continuum piuttosto indifferenziato;

- in alcune porzioni degli ambiti di bonifica recente l'orizzontalità esasperata, la fitta maglia di scoli e fossi, unite alla presenza di elementi vegetazionali minori tipici delle aree umide riescono a determinare una immagine paesaggistica abbastanza coerente e riconoscibile da divenire caratteristica e, dunque, meritevole di essere tutelata rispetto alle trasformazioni e ad ulteriori impoverimenti dello stato attuale;
- infine i rapporti percettivi tra territorio "edificato" ed aree rurali appaiono per lo più casuali e poco caratterizzati, sia nei punti di "soglia" rappresentati dalle aree di espansione dei centri maggiori, lungo i "margini" del territorio urbanizzato spesso indefiniti e sfrangiati, sia nei casi di interfaccia diretta urbano/campagna nelle frazioni.

Ecosistemi

In generale si è rilevata una buona distribuzione degli elementi naturalistici di interesse, e una loro sufficiente articolazione nel territorio, tale da generare un struttura reticolare di base che necessita, soprattutto in alcune porzioni, di essere tutelata ed implementata; gli elementi generatori di criticità sono individuabili nelle espansioni insediative ed infrastrutturali, che provocano rispetto alla rete di base:

- sottrazione di elementi e territorio a differente livello di naturalità;
- frammentazione di reti e nodi ecologici;
- incidenza in termini di inquinamenti e di alterazione più o meno spinta degli habitat.

È inoltre emersa la necessita di aggiornare il quadro della rete ecologica in relazione al maggior dettaglio territoriale nel quale ci si muoveva rispetto alla scala del PTCP. A questo proposito nel seguito (paragrafo *"Politiche-azioni del PSC"*) sono state specificate e descritte le modifiche introdotte.

Agricoltura

Rispetto ai detrattori esistenti e alle nuove pressioni generate dalle previsioni gli effetti sul sistema agricolo rientrano in una casistica molto circoscritta e riferibili a:

- consumo di suolo agricolo e impermeabilizzazione dello stesso con riflessi diretti (per perdita di superficie disponibile) sia indiretti (per l'alterazione del bilancio idrico);
- frammentazione dell'assetto poderale con creazione di aree intercluse a limitata accessibilità;
- inquinamento dovuto a polveri o altri traccianti dovuto alla presenza/creazione di sorgenti fisse e/o mobili (quali nuove strade e/o zone produttive- residenziali). Questo fenomeno risulta più problematico quando la sorgente viene realizzata in prossimità di colture specializzate.

Gli ambiti di **maggiore criticità** puntuali sono stati individuati in corrispondenza

- *delle infrastrutture (esistenti in via di potenziamento, o in attuazione della pianificazione vigente):* si tratta di interferenze che generano criticità rispetto alla permeabilità ecosistemica trasversale, e alla percezione paesaggistica (in particolare si ricorda la previsione del "Corridoio Passante Nord" che nasce già corredata da un progetto di "fascia di ambientazione", ancora non definito nei dettagli e nella consistenza complessiva, ma che dovrebbe di per se contenere gli elementi di mitigazione necessari alla sua compatibilità paesaggistica ed eco sistemica);
- *degli insediamenti (esistenti, o in attuazione della pianificazione vigente):* si tratta delle interferenze tra ambiti produttivi ed aree di valore naturale ambientale, quali l'Area SIC-ZPS "la Bora" e Area ZPS "Biotopi e ripristini ambientali di Crevalcore", o tra le previsioni insediative residenziali e produttive e le Zone di tutela degli elementi della centuriazione individuate dal PTCP.

Infine il QC ha evidenziato gli *"Ambiti produttivi di rilievo sovracomunale suscettibili di sviluppo"*, che generano una potenziale interferenza rispetto ad aree di sensibilità paesaggistica ed ecosistemica (area "Postrino" potenzialmente interferente sull'area SIC-ZPS "La Bora"; area "Beni Comunali" potenzialmente interferente sulle aree umide della

ZPS "Biotopi e ripristini ambientali di Crevalcore). Le interferenze con i siti della Rete Natura 2000 sono trattate all'interno della Valutazione di Incidenza.

Gli obiettivi di sostenibilità e quelli del PSC

Il processo di piano, acquisito lo stato conoscitivo del territorio, prevede di considerare gli obiettivi generali e specifici della pianificazione sovraordinata e confrontare con essi quelli generali e specifici individuati per il Piano, valutandone la coerenza, e di individuare le politiche – azioni di Piano per il perseguimento di tali obiettivi.

Tale processo è evidenziato dalle Tabelle riportate nella Valsat preliminare: esso ha permesso di rilevare:

- una sostanziale coerenza con gli obiettivi generali e specifici del PTCP relativi ai sistemi naturali, paesaggistici e legati alla agricoltura,
- una potenziale criticità tra alcuni obiettivi specifici per la componente (*Preservare le risorse naturali e i suoli ad elevata valenza agricola*) e gli obiettivi di sostenibilità del PTCP e del PSC per il sistema insediativo e della mobilità.

La politiche-azioni del PSC

Considerazioni generali

Lavorando su queste basi, il PSC propone una suddivisione del territorio rurale in "ambiti" a diversa vocazione (LR 20/2000, art. A18-19-20); la disciplina definita dal PSC si articola nei diversi Ambiti del territorio rurale secondo il seguente schema:

- **Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico**: in tali ambiti il PSC tutela prioritariamente le caratteristiche di pregio individuate: in presenza di sensibili limitazioni all'uso agricolo dei suoli, il particolare patrimonio rappresentato dalle risorse naturali, ambientali e paesaggistiche è ritenuto strategico per innescare processi di valorizzazione anche economica del territorio, compatibili con la conservazione e alternativi e complementari alle attività agricole. Per perseguire tali obiettivi il PSC orienta i nuovi sistemi insediativi e infrastrutturali in modo da rispettare gli assetti presenti, anche tipologici e percettivi, da evitare ulteriori frammentazioni e cogliere le occasioni di potenziamento delle dotazioni vegetazionali esistenti;
- **Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola**: in tali ambiti il PSC persegue prioritariamente la conservazione del sistema dei suoli agricoli produttivi e delle realtà economiche aziendali insediate, anche attraverso la limitazione degli usi extragricoli del territorio e del patrimonio edilizio esistente. Per perseguire tali obiettivi il RUE e le NTA limitano il consumo di suolo agricolo, l'impermeabilizzazione delle superfici, e la costruzione di nuove edificazioni in area agricola, ammettendole per i soli imprenditori agricoli e se indispensabili alla conduzione dei fondi.
- **Ambiti agricoli periurbani**: in tali ambiti, caratterizzati da rapporti spaziali di contiguità e complementarietà con l'urbanizzato, esposti a fenomeni di "erosione" territoriale rispetto alle espansioni insediative e di frammentazione e marginalizzazione da parte delle nuove infrastrutture, il PSC sostiene la conduzione agricola dei fondi, ponendo limitazioni alle espansioni insediative e alle nuove infrastrutturazioni e incentivando trasformazioni compatibili con la valorizzazione delle potenzialità legate allo stretto rapporto con le aree urbane (percorsi naturalistici, escursionismo, agriturismo, ...).

Inoltre, la articolazione morfologica del territorio, e gli elementi del sistema insediativo storico sono stati considerati riferimenti imprescindibili per la verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi, con particolare attenzione agli aspetti percettivi.

Dal punto di vista insediativo il PSC dispone di concentrare i nuovi insediamenti (residenziali, di servizi e produttivi) in corrispondenza dei capoluoghi e delle frazioni principali: questo, se da un lato riduce il consumo di suolo, oltre a perseguire le finalità

descritte di tutela dei caratteri del territorio, dall'altro determina la saturazione degli spazi ancora liberi in prossimità dell'urbanizzato esistente.
Al fine di evitare possibili conflitti, il PSC prevede che, compatibilmente con le dimensioni dei comparti:

- negli ambiti di possibile trasformazione urbana per insediamenti residenziali e di servizio sia possibile concentrare le aree permeabili/verdi in modo di garantire gli spazi per la realizzazione di aree di caratteristiche adeguate, o di fasce di "ambientazione", ove necessarie;
- tali dotazioni siano adeguatamente progettate, studiando un attento e corretto inserimento dal punto di vista paesaggistico, oltre che in rapporto ai caratteri locali della rete ecosistemica (vedi anche le prescrizioni per i singoli ambiti contenute nelle Schede d'ambito della presente Valsat);
- la normativa per gli ambiti di possibile trasformazione urbana per insediamenti a carattere produttivo garantisca la realizzazione di adeguate fasce di ambientazione.

La disciplina degli **interventi edilizi** nel territorio rurale definita nel RUE, riducendo al minimo le possibilità di nuove edificazioni (escluse in particolare nelle AVN), unita alle prescrizioni specifiche per le **nuove infrastrutture** (si garantisce l'inserimento paesaggistico della viabilità, attraverso la realizzazione di fasce di ambientazione e protezione per tutti i nuovi assi viari garantendo al contempo la permeabilità trasversale per non compromettere la continuità ecosistemica), si propone di tutelare l'assetto attuale, e limitare la ulteriore frammentazione del territorio, con riferimento agli assetti paesaggistici ed ecosistemici, ma anche alle esigenze di produttività delle aziende agricole.
Le nuove costruzioni agricole in particolare, quando ammesse dal RUE, dovranno essere ubicate in adiacenza a complessi edificati preesistenti escludendo l'edificazione sparsa, fatte salve precise esigenze di integrazione dei centri aziendali agricoli esistenti; e dovranno essere inoltre integrate secondo criteri di coerenza tipologica, compositiva e costruttiva con le forme tradizionali locali.
Il RUE dispone che in tutti gli interventi edificatori siano adottate misure di mitigazione dell'impatto ambientale e paesaggistico, volti alla minimizzazione dei fattori di impatto ed alla massimizzazione degli effetti di valorizzazione ed integrazione con i caratteri naturalistici degli ambienti interessati, attraverso l'impiego di tecniche e materiali costruttivi compatibili con i caratteri dominanti del paesaggio agrario circostante, sia ricorrendo ad opportune schermature arboree.
Per quanto riguarda eventuali opere idrauliche e/o infrastrutturali (paratoie, bocche di presa, ponti, ecc.), il RUE dispone che i relativi progetti si attengano a criteri di basso impatto ambientale e ricorrano, ogni qualvolta possibile, all'impiego di tecniche di ingegneria naturalistica, prevedendo di integrarsi comunque, per foggia, materiali e colori, con i caratteri dominanti del paesaggio agrario circostante.
Tale disciplina permette di conservare e valorizzare le testimonianze storiche del paesaggio rurale (edificazione storica o tradizionale, viabilità storica, canali storici, elementi storico-testimoniali, ecc.) e di tutelare il peso percettivo dei nuclei rurali o storici sparsi esistenti, e delle formazioni vegetazionali tipiche esistenti

Le AVN – Aree di valore naturale ed ambientale

Nel territorio dell'Associazione il piano ha assunto come elementi di specifica rilevanza **le aree AVN,** per i relativi valori naturalistici, ambientali e paesaggistici, e ad esse ha assegnato un elevato grado di tutela: in questo modo il territorio rurale risulta per vaste porzioni soggetto a disciplina di tutela e valorizzazione, declinate di caso in caso sulle specificità locali. Al sistema delle AVN, dalle marcate valenze ambientali ed ecosistemiche, si è attribuita, accanto al ruolo portante della valorizzazione del paesaggio locale, una funzione strategica nel consolidamento e potenziamento della rete ecologica sovracomunale oltre che per lo sviluppo della "rete" di fruizione ambientale.

Nelle NTA del PSC le tutele vigenti per le diverse tipologie di aree ed elementi raggruppati nelle AVN (art. A-17 L. R. 20/2000) sono recepite e messe a sistema.
Il RUE ha dettagliato alcune di queste disposizioni, in particolare ponendo limiti agli interventi edilizi ammessi ed escludendo le nuove edificazioni, con l'obiettivo di implementare la preminente funzione assegnata a tali zone, di tutela e valorizzazione delle risorse naturalistiche ed ambientali esistenti, e di evitare variazioni significative dei carichi "inquinanti" eventualmente introdotti in ambiti di elevata sensibilità.

Il sistema della Rete ecologica

Il PSC associato conferisce particolare importanza al tema della frammentazione ambientale e alla necessità di mantenere un elevato grado di connettività ecologica fra gli habitat residuali presenti nel territorio. Il quadro conoscitivo del PSC ha dedicato ampio spazio al tema, riconoscendo che nel territorio di Terre d'Acqua gli habitat superstiti si trovano spesso in condizione di isolamento e che il fenomeno della frammentazione ambientale risulta ampiamente diffuso.
La politica del PSC è stata perciò improntata verso un uso del territorio che consenta la sopravvivenza di habitat naturali (nodi) collegati tra loro da corridoi ecologici fisionomicamente ed ecologicamente simili agli habitat relittuali collegati. Inoltre, a completamento della scelta operata, si prospetta la creazione di neo-ecosistemi da prevedersi nei luoghi più consoni ed utili al completamento o all'arricchimento della rete ecologica.
Alla luce di ciò dal PSC emergono le seguenti linee applicative per il territorio considerato:

- ampliamento delle dimensioni delle singole unità ecosistemiche presenti e un loro accorpamento in ambiti più grandi;
- incremento del numero di unità ecosistemiche, soprattutto per quanto riguarda le aree maggiormente frammentate;
- individuazione e consolidamento dei corridoi di collegamento tra le unità ecosistemiche.

Per assecondare questi indirizzi è stata individuata una rete ecologica. Il PSC assume l'obiettivo della conservazione e dell'incremento della biodiversità del territorio identificando la struttura della rete ecologica intercomunale locale.
Per la definizione della rete ecologica alla scala locale si è in particolare proceduto affinando l'approccio seguito nel PTCP e prendendo in esame anche gli approfondimenti effettuati nell'ambito del progetto econet, svolto nell'ambito del persicetano.
Tale approfondimento ha consentito di giungere ad un quadro della rete ecologica modificato rispetto a quanto previsto dallo stesso PTCP.
Tali modifiche sono ben rappresentate nelle 2 tavole seguenti e descritte nella tabella riportata di seguito.

Il PSC, dunque, ha svolto il compito di dettagliare la rete ecologica locale al fine di garantire la funzionalità del sistema di connessioni ecologiche e la connettività fra i siti Natura 2000. Con l'indicatore seguente della qualità ambientale del territorio si è proceduto ad una quantificazione di tali approfondimenti.

Le modifiche e gli approfondimenti rispetto alla Rete ecologica del PTCP sono state eseguite in conformità al dettato dell'art. 3.6 delle NTA del PTCP stesso, che assegna ai PSC l'individuazione della rete locale sulla base delle Linee guida contenute nell'Allegato 1 della Relazione del PTCP[1]; in particolare si è seguito il seguente schema:

[1] Secondo l'art. 3.6 comma 2/i "*Il PSC può modificare l'assetto della rete ecologica di livello provinciale, anche individuando nuovi nodi e corridoi, in base a quanto stabilito ai precedenti punti, e sulla base delle Linee guida di cui all'Allegato 1 della Relazione*".

- *nodi ecologici complessi*: il PTCP art. 3.6 comma2/a prevede che, qualora non siano siti della Rete Natura 2000 e non appartengano al sistema provinciale delle aree protette, "*possono essere modificati al fine di escluderne le aree aventi destinazioni d'uso non compatibili e di specificarne l'articolazione morfologica, funzionale e ambientale; le aree escluse saranno comunque da individuare come Zone di rispetto dei nodi ecologici*";
- *nodi ecologici semplici*: il PTCP art. 3.6 comma2/b prevede che, qualora non siano siti della Rete Natura 2000 e non appartengano al Sistema provinciale delle aree protette, "*possono essere modificati a condizione che tali modifiche siano compensate con la creazione di altri elementi di valore naturale o semi-naturale, e che venga garantita la funzionalità della rete*";
- *zone di rispetto dei nodi*: il PTCP art. 3.6 comma2/c prevede che i Comuni provvedano alla loro individuazione rispetto ai nodi semplici, mentre per i nodi complessi si deve fare riferimento alle perimetrazioni individuate dalla tav. 5 del PTCP stesso; che possono essere motivatamente precisate "*al fine di escluderne eventuali usi esistenti non compatibili con le finalità della zona*";
- *corridoi ecologici:* il PTCP art. 3.6 comma2/d prevede che le loro perimetrazioni, riportate nella tav. 5 possano essere "*motivatamente specificate al fine di ripristinare e potenziare le caratteristiche e funzioni di "corridoio", approfondendone l'articolazione morfologica, funzionale e ambientale*".

Tab. 5.4.1 – *Modifiche introdotte rispetto alla rete ecologica del PTCP*

N	TIPOLOGIA	AZIONE	NOTE	SUP. PTPC (ha)	MODIFICA	SUP. PSC (ha)	VARIAZIONE (ha)
1	nodo complesso	Aggiornato PTCP	eliminati, aggiornato il perimetro del nodo: in questo modo il perimetro ricade solo in comune di Zola	0,01	eliminato	0,00	-0,01
2	nodo complesso	Aggiornato PTCP	eliminati, aggiornato il perimetro del nodo: in questo modo il perimetro ricade solo in comune di Zola	0,01	eliminato	0,00	-0,01
3	nodo complesso	Aggiornato PTCP	eliminati, aggiornato il perimetro del nodo: in questo modo il perimetro ricade solo in comune di Zola	0,01	eliminato	0,00	-0,01
4	nodo complesso	Aggiornato PTCP	nodo complesso PTCP aggiornato nel perimetro. Incorporati 3 nodi semplici	106,42	riperimetrato	94,99	-11,43
5	nodo complesso	Aggiornato PTCP	Eliminato il nodo: non esiste più	17,91	eliminato	0,00	-17,91
6	nodo complesso	Aggiornato PTCP	Eliminato il nodo: non esiste più	0,12	eliminato	0,00	-0,12
7	nodo complesso	Aggiornato PTCP	Eliminato il nodo: non esiste più	0,67	eliminato	0,00	-0,67
8	nodo complesso	Aggiornato PTCP	uniti e ampliati 8 e 12 a costituire un unico nodo complesso PTCP	2,61	riperimetrato	29,48	24,68

N	TIPOLOGIA	AZIONE	NOTE	SUP. PTPC (ha)	MODIFICA	SUP. PSC (ha)	VARIAZIONE (ha)
9	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	0,87	riperimetrato	1,17	0,30
10	nodo semplice	Aggiornato PTCP	Eliminato il nodo: non esiste più	3,68	eliminato	0,00	-3,68
11	nodo complesso	Aggiornato PTCP	nodo complesso aggiornato nel perimetro	71,14	riperimetrato	61,76	-9,38
12	nodo complesso	Aggiornato PTCP	uniti e ampliati 8 e 12 a costituire un unico nodo complesso PTCP	2,19	riperimetrato	vd. Punto 8	vd. Punto 8
13	nodo complesso	Mantenuto PTCP	verificata area, confermata come da PTCP	11,26	invariato	11,26	0,00
14	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	13,94	riperimetrato	12,95	-0,99
15	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	1,54	riperimetrato	1,63	0,09
16	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	22,44	riperimetrato	22,10	-0,34
17	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo). Aggiornato anche buffer semplice	12,09	riperimetrato	5,44	-6,65
18	nodo complesso	Aggiornato PTCP	uniti 18 e 24 a costituire un unico nodo complesso PTCP	1,84	riperimetrato	27,86	18,63
19	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	11,70	riperimetrato	2,64	-9,06
20	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	21,64	riperimetrato	21,18	-0,46
21	nodo complesso	Mantenuto PTCP	verificata area confermata come da PTCP	1,13	invariato	1,13	0,00
22	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	5,61	riperimetrato	10,76	5,15
23	nodo complesso	Aggiornato PTCP	nodo complesso PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	1,05	riperimetrato	1,39	0,34

N	TIPOLOGIA	AZIONE	NOTE	SUP. PTPC (ha)	MODIFICA	SUP. PSC (ha)	VARIAZIONE (ha)
24	nodo complesso	Aggiornato PTCP	uniti 18 e 24 a costituire un unico nodo complesso PTCP	7,39	riperimetrato	vd. Punto 18	vd. Punto 18
25	nodo semplice	Aggiornato PTCP	Eliminato il nodo semplice: non esiste più	3,29	eliminato	0,00	-3,29
26	nodo semplice	Aggiornato PTCP	Eliminato il nodo semplice: non esiste più	5,07	eliminato	0,00	-5,07
27	nodo complesso	Aggiornato PTCP	Eliminato come nodo in quanto corridoio principale	0,84	eliminato	0,00	-0,84
28	nodo complesso	Mantenuto PTCP	verificata area, confermata come da PTCP	9,03	invariato	9,03	0,00
29	nodo semplice	Aggiornato PTCP	Eliminato il nodo semplice: non esiste più	2,45	eliminato	0,00	-2,45
31	nodo complesso	Mantenuto PTCP	nodo complesso PTCP non modificato ai sensi art. 3.6 - punto 2 lettera a (quindi non modificabile)	108,43	invariato	108,43	0,00
32	nodo complesso	Aggiornato PTCP	Traslato nodo complesso PTCP in modo corrispondente alla reale situazione	49,48	riperimetrato	30,49	-18,99
33	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	7,28	riperimetrato	7,36	0,08
34	nodo complesso	Mantenuto PTCP	nodo complesso PTCP non modificato ai sensi art. 3.6 - punto 2 lettera a (quindi non modificabile)	91,42	invariato	91,42	0,00
35	nodo complesso	Mantenuto PTCP	nodo complesso PTCP non modificato ai sensi art. 3.6 - punto 2 lettera a (quindi non modificabile)	10,62	invariato	10,62	0,00
36	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP aggiornato per comprendere diverse zone umide adiacenti	10,01	riperimetrato	21,57	11,56
37	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	20,83	riperimetrato	20,34	-0,49
38	nodo semplice	Aggiornato PTCP	Eliminato il nodo semplice: non esiste più	6,95	eliminato	0,00	-6,95
39	nodo semplice	Aggiornato PTCP	Eliminato il nodo semplice: non esiste più	0,37	eliminato	0,00	-0,37
40	nodo semplice	Aggiornato PTCP	Modificata posizione nodo semplice PTCP	1,96	riperimetrato	1,68	-0,28
41	nodo semplice	Mantenuto PTCP	Confermato nodo semplice PTCP	0,20	invariato	0,20	0,00
42	nodo complesso	Aggiornato PTCP	42 e 45 uniti in un unico nodo complesso	1,54	riperimetrato	4,52	0,49
43	nodo semplice	Aggiornato PTCP	Eliminato il nodo semplice: non esiste più	1,35	eliminato	0,00	-1,35

N	TIPOLOGIA	AZIONE	NOTE	SUP. PTPC (ha)	MODIFICA	SUP. PSC (ha)	VARIAZIONE (ha)
44	nodo complesso	Aggiornato PTCP	è stato aggiornato nel perimetro	1,82	riperimetrato	2,08	0,26
45	nodo complesso	Aggiornato PTCP	42 e 45 uniti in un unico nodo complesso	2,49	riperimetrato	vd. Punto 42	vd. Punto 42
46	nodo semplice	Aggiornato PTCP	Eliminato il nodo semplice: non esiste più	4,29	eliminato	0,00	-4,29
47	nodo semplice	Aggiornato PTCP	Il nodo semplice è un pò più grande	3,02	riperimetrato	3,53	0,51
48	nodo complesso	Mantenuto PTCP	nodo complesso PTCP non modificato ai sensi art. 3.6 - punto 2 lettera a (quindi non modificabile)	111,60	invariato	111,60	0,00
49	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	3,40	riperimetrato	3,42	0,02
50	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	0,72	riperimetrato	0,83	0,11
51	nodo complesso	Mantenuto PTCP	nodo complesso PTCP non modificato ai sensi art. 3.6 - punto 2 lettera a (quindi non modificabile)	154,89	invariato	154,89	0,00
52	nodo semplice	Mantenuto PTCP	Confermato come da PTCP	4,48	invariato	4,48	0,00
53	nodo semplice	Mantenuto PTCP	Confermato come da PTCP	0,18	invariato	0,18	0,00
54	nodo semplice	Aggiornato PTCP	Eliminato il nodo semplice: non esiste più	12,68	eliminato	0,00	-12,68
55	nodo semplice	Aggiornato PTCP	nodo semplice PTCP: è stato aggiornato nel perimetro (variazione ricadente comunque nella zona di rispetto del nodo)	9,64	riperimetrato	9,39	-0,25
56	nodo semplice	Mantenuto PTCP	Confermato come da PTCP	45,96	invariato	45,96	0,00

Fig. 5.4.1a. *Modifiche introdotte rispetto alla rete ecologica del PTCP (parte nord dell'Associazione)*

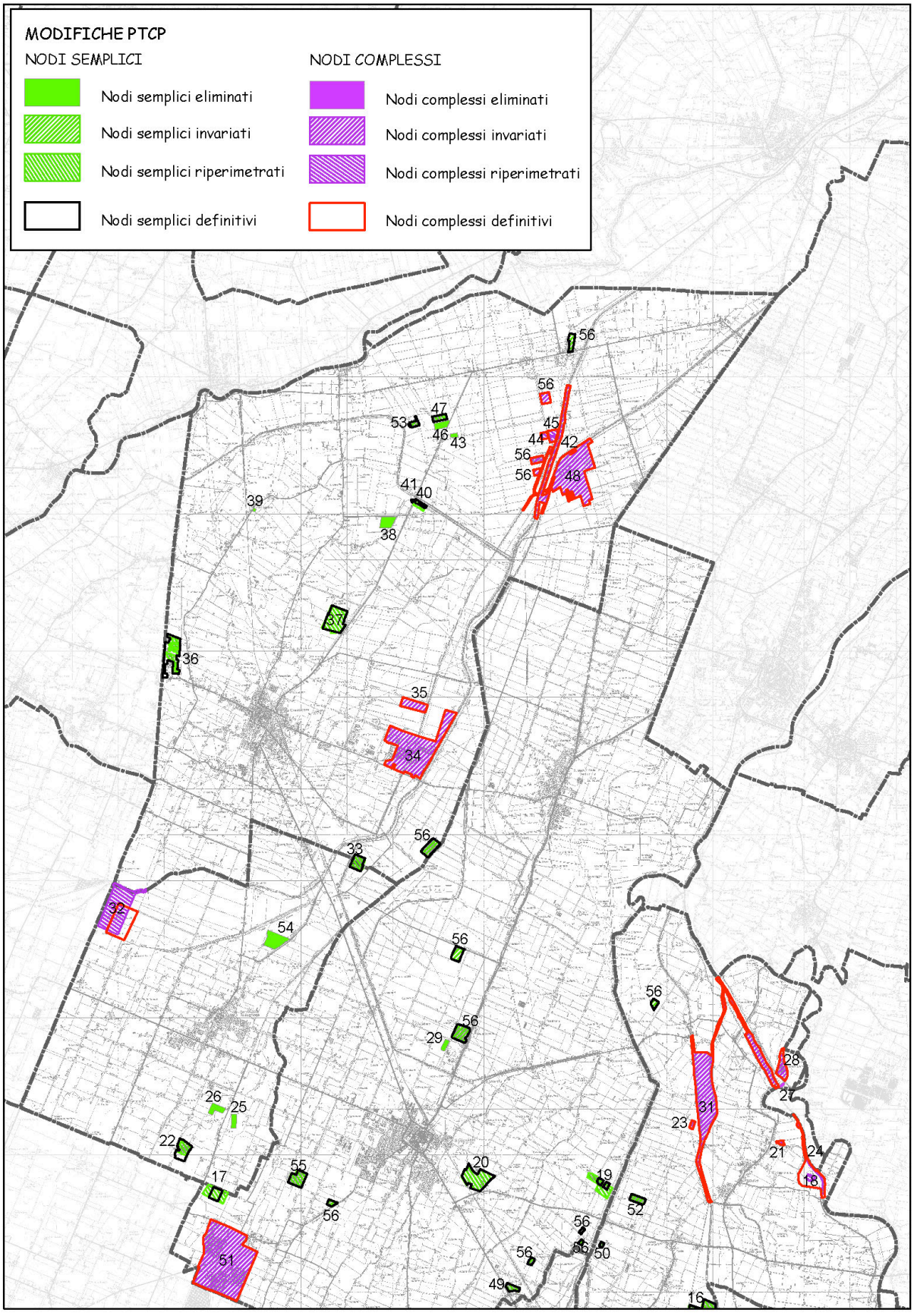
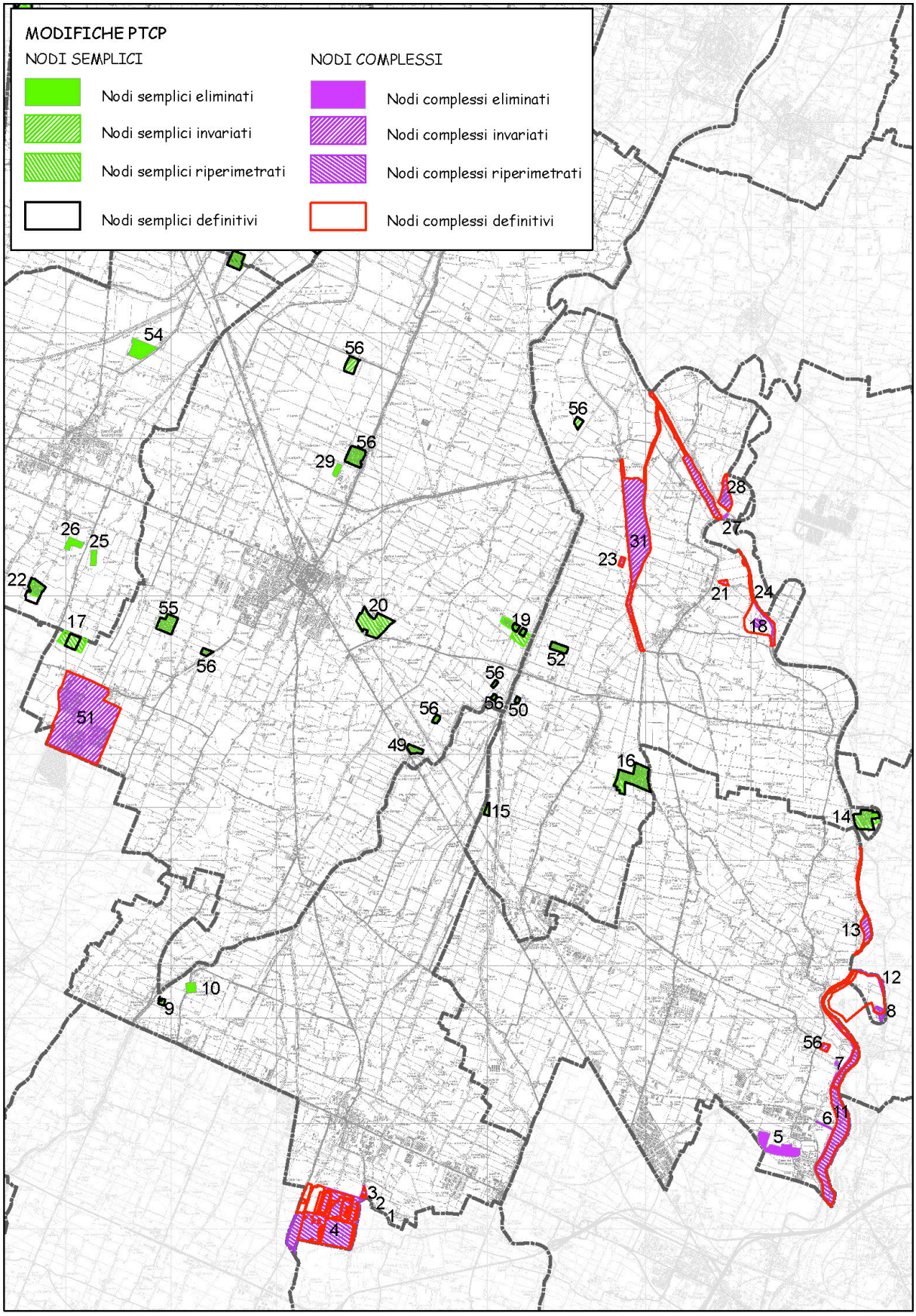


Fig. 5.4.1b. *Modifiche introdotte rispetto alla rete ecologica del PTCP (parte sud dell'Associazione)*



In tabella 5.4.1 "Modifiche introdotte rispetto alla rete ecologica del PTCP" sono riportate le modifiche apportate rispetto al PTCP, mettendo in evidenza le variazioni di superficie: al colore arancione corrisponde un decremento di superficie nel PSC, al colore verde un incremento, al colore grigio l'invarianza delle aree. Nel complesso si ottengono perciò i seguenti valori:

	SUPERFICI (ha)
Nodi PTCP	1003,60
SUPERFICI nodi eliminate	55,84
Nodi PTCP dopo revisione	947,76

Al fine di garantire la funzionalità del sistema di connessioni ecologiche e a titolo di compensazione delle aree eliminate in seguito alla revisione della rete ecologica individuata dal PTCP, il PSC ha individuato ed introdotto nel progetto di rete ecologica nuovi nodi semplici. In fig. 5.4.2 sono riportati i nodi semplici di nuova introduzione ed i nodi sia semplici che complessi del PTCP, così come modificati in fig. 5.4.1; l'insieme di tali elementi costituisce l'assetto definitivo.
Il bilancio complessivo della aree destinate a nodi è riportato in tab. 5.4.2: a fronte di una diminuzione di superficie delle aree destinate a nodo individuate dal PTCP vi è l'istituzione di nodi semplici che compensano ampiamente tale diminuzione, apportando un incremento notevole, pari a circa 809 ha.

Tab. 5.4.2– *Bilancio delle superfici della rete ecologica*

PTCP	Nodi derivati dal PTCP	1003,60
PSC	Nodi derivati dal PTCP modificato	947,76
	Nodi di nuova introduzione	865,07
	TOTALE	1812,83

INCREMENTO DI SUPERFICIE NODI	**+809,23**

Fig. 5.4.2a. *Elementi della rete ecologica definitiva (parte nord dell'Associazione)*

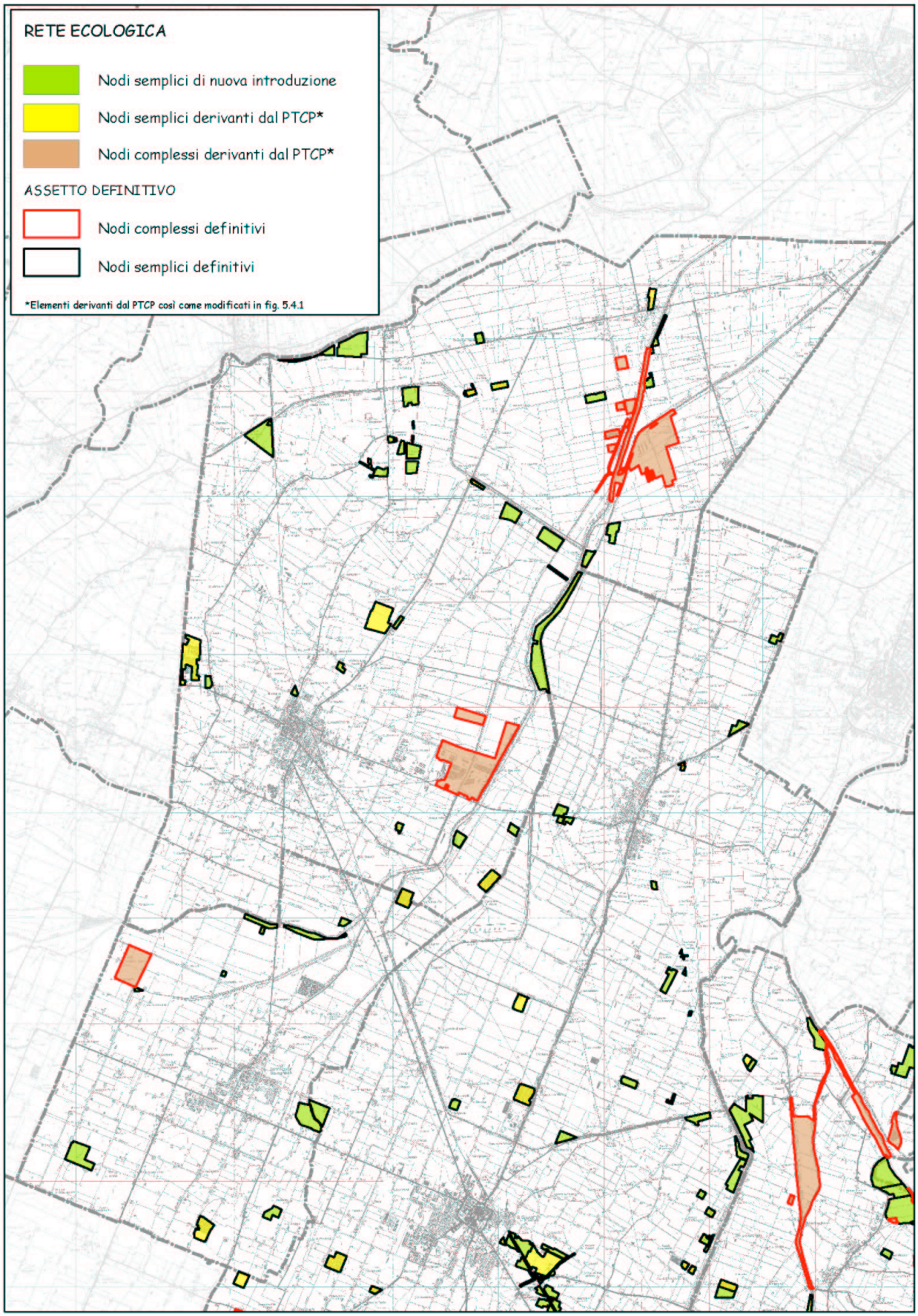
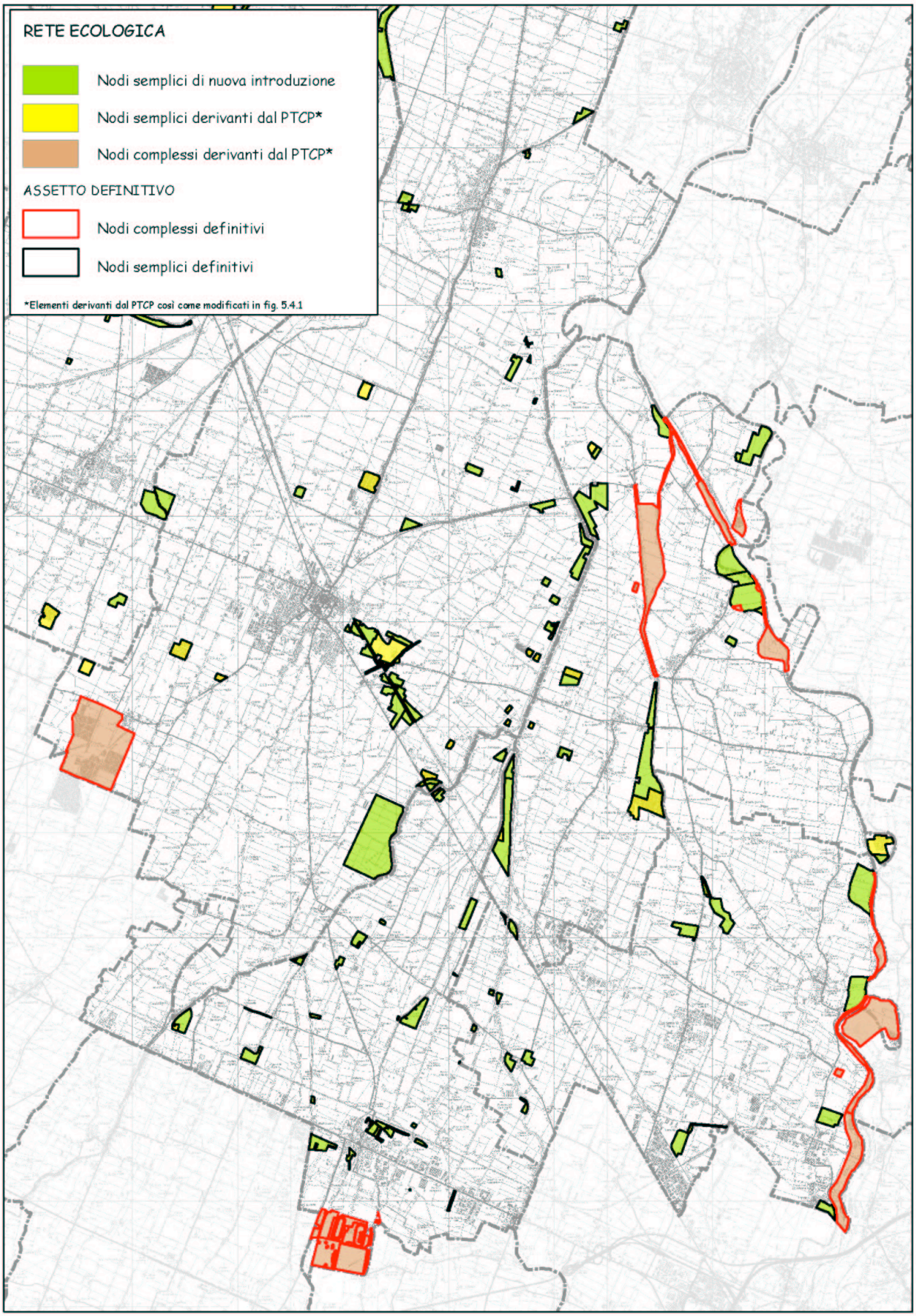


Fig. 5.4.2b. *Elementi della rete ecologica definitiva (parte sud dell'Associazione)*



Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (LR 20/2000, art. A-18):
Sono state perimetrale all'interno degli ARP:

- i settori territoriali in cui è apprezzabile la permanenza del disegno storico della centuriazione romana, negli allineamenti dei tracciati, della rete scolante e nella disposizione dell'edificato e degli elementi vegetazionali presenti nei coltivi; e l'ambito riferibile alle Partecipanze agrarie, in cui la maglia dell'appoderamento e la varietà delle colture segnalano la particolare gestione "storica" dei terreni;
- altri settori in cui si riconosce la presenza, generalmente collegata ai corsi o agli specchi d'acqua, di un maggiore livello di naturalità nelle formazioni vegetazionali presenti, o le limitazioni di natura pedo-morfologica all'attività agricola hanno impedito l'appiattimento del paesaggio agrario tipico delle coltivazioni intensive.

Il PSC vi persegue l'obiettivo della valorizzazione e tutela della qualità del paesaggio rurale, sia tradizionale che non, partendo dalle sue componenti strutturali sia di natura fisico-geografica che di natura storico-testimoniale, tramite le disposizioni di RUE e delle NTA per gli ARP, che:

- tutelano gli assetti paesaggistici e vegetazionali esistenti, quali la presenza di esemplari arborei "monumentali", le persistenze arboree e vegetazionali (boschetti, siepi, filari, piantate collegate alle colture, alle corti rurali esistenti, alle strade ed ai fossi del reticolo maggiore e minuto, ai maceri ed ai corsi d'acqua);
- incentivano, in particolare in prossimità delle nuove urbanizzazioni, o di interventi sulla viabilità, l'aumento della dotazione di elementi vegetazionali di corredo (verde di corredo; verde di mitigazione paesaggistica ed ambientale rispetto a fabbricati produttivi o infrastrutture) anche attraverso la perequazione urbanistica;
- promuovono il riutilizzo delle strutture edilizie rurali storiche, e la rimozione degli elementi tipologicamente "spuri" rispetto alla struttura insediativa originale.

Il RUE limita fortemente la possibilità di nuove edificazioni negli ARP, anche al fine di evitare la "saldatura" edilizia tra nuclei autonomi, o tra l'edificato sparso nelle formazioni lineari lungo gli assi stradali storici, tutelando la presenza di "inserti" verdi o agricoli, oltre che per impedire una ulteriore dispersione degli insediamenti nel territorio, insostenibile dal punto di vista ambientale.
Le eventuali nuove edificazioni negli ARP, dove permesse, e limitate ai fabbricati funzionali alle filiere produttive esistenti e all'indisponibilità di contenitori esistenti riutilizzabili, sono previste sempre in continuità con le edificazioni produttive esistenti, piuttosto che lungo la viabilità e dispersi nelle aree rurali.
Tali disposizioni permettono inoltre la salvaguardia delle visuali "aperte" verso la campagna coltivata, di grande importanza dove il "disegno" poderale testimonia la permanenza della struttura centuriata o delle Partecipanze agrarie, e di tutelare il peso percettivo dei nuclei rurali o storici sparsi esistenti, e delle formazioni vegetazionali tipiche esistenti.
Inoltre, il RUE impone la previsione, per nuove edificazioni e interventi di ampliamento sull'esistente, di tipologie, tecnologie costruttive e materiali tipici e della tradizione locale.
La conservazione degli edifici e dei manufatti di valore storico architettonico o testimoniale viene incentivata imponendo il rispetto delle tipologie edilizie tradizionali e dei manufatti idraulici o protoindustriali presenti, la cura degli interventi di recupero edilizio e gli interventi mirati alla conservazione e ricostituzione del paesaggio rurale e del patrimonio locale di biodiversità.
Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (LR 20/2000, art. A-19)
Sono state perimetrale all'interno degli AVA i territori caratterizzati da una alta produttività, con colture prevalentemente estensive, in cui le esigenze della produttività aziendale e della modernizzazione (esigenze di aumento della competitività, di favorire la crescita della dimensione aziendale, di miglioramento del sistema dei prelievi idrici, di incrementare la capacità innovativa dei prodotti) hanno indotto trasformazioni che hanno

comportato una minore tutela del territorio, il depauperamento delle varietà biologiche presenti e una rarefazione del patrimonio arboreo, oltre a una sensibile trasformazione del paesaggio storico.
Il PSC persegue lai valorizzazione di tali ambiti attraverso una serie di azioni quali:

- consentendo interventi edilizi volti ad assicurare dotazioni infrastrutturali, attrezzature legate al ciclo produttivo agricolo e al trattamento e alla mitigazione delle emissioni inquinanti, la trasformazione e l'ammodernamento delle sedi operative dell'azienda, ivi compresi i locali adibiti ad abitazione, fatta salva la sostenibilità ambientale e la compatibilità dell'insediamento rispetto alle caratteristiche paesaggistiche locali;
- ammettendo, ove necessari per la conduzione aziendale, e ove compatibili con la tutela paesaggistica generale del territorio, gli interventi di recupero, riqualificazione, completamento e ampliamento degli edifici aziendali esistenti;
- permettendo interventi di trasformazione del suolo e di nuova costruzione di edifici aziendali funzionali alla produzione o all'azienda agricola,
- subordinando comunque la realizzazione di nuovi edifici ad uso residenziale al fatto che le nuove esigenze abitative, connesse all'attività aziendale, non possano essere soddisfatte attraverso gli interventi sul patrimonio edilizio esistente;
- escludendo la compromissione dei suoli agricoli collegata all'insediamento di attività non strettamente connesse con la produzione agricola, che sono escluse o comunque subordinate alla verifica di indisponibilità rispetto a collocazioni alternative, e di compatibilità rispetto alle prioritarie esigenze della produzione agricola.

Ambiti agricoli periurbani (LR 20/2000, art. A-20)
Gli ambiti agricoli periurbani individuati dal PSC, confermano sostanzialmente le indicazioni del PTCP, venendo ad interessare parte dei territori di Calderara e Anzola, prossimi al territorio bolognese.
La strategia del PSC per questi ambiti è legata alla posizione, che si traduce in una forte domanda di spazi naturali, di luoghi per la fruizione del tempo libero, di luoghi dove attività innovative del terziario avanzato ambirebbero a localizzarsi, soprattutto in un orizzonte di riqualificazione del paesaggio esistente che gli attribuisca nuove valenze estetiche.
Per tali ambiti, il RUE disciplina l'uso e la trasformazione del territorio avendo come finalità principale il mantenimento della conduzione agricola dei fondi, nonché la promozione di attività integrative del reddito agrario dirette a soddisfare la domanda di strutture ricreative e per il tempo libero ed a contribuire al miglioramento della qualità ambientale urbana, attraverso la realizzazione di dotazione ecologiche e di servizi ambientali, soprattutto mediante l'attivazione di procedure di perequazione.
Il PSC persegue tali obiettivi disciplinando attraverso il RUE gli interventi edilizi ammessi, ed escludendo le nuove edificazioni, per evitare la "dispersione" urbana e l'aumento dei carichi "inquinanti", e favorendo l'avvio di procedure di perequazione urbanistica che permettano la valorizzazione delle risorse ambientali presenti.

La valutazione del Piano
La finalità della Vas-Valsat in questa fase è da un lato la verifica della compatibilità delle singole scelte insediative e infrastrutturali (schede d'ambito e schede corridoi infrastrutturali), dall'altro quella di valutare gli effetti complessivi del piano costruendo bilanci confrontabili tra la situazione di diritto (scenario di riferimento) e scenario conseguente all'attuazione del PSC (scenario PSC).
Per quanto riguarda la *verifica di compatibilità delle singole previsioni*, si rimanda alle relative schede d'ambito e delle infrastrutture.

Dalle ***schede d'ambito*** emerge, come prevedibile esito anche delle considerazioni svolte nella Valsat preliminare, **una coerenza e compatibilità di massima delle scelte effettuate**. Si è evidenziata l'interferenza o contiguità di alcuni ambiti con elementi di interesse naturalistico ed ecosistemico (Fasce di rispetto dei nodi e nodi ecologici, corridoi ecologici, Connettivo ecologico diffuso, Fasce perifluviali) o storico - paesaggistico (ambiti della centuriazione, o delle Partecipanze agrarie), rispetto alla quale sono state indicate nelle singole schede misure di mitigazione-compensazione efficaci per ridurre o rimuovere l'effetto negativo dell'interferenza.

Dalle ***schede delle infrastrutture*** emerge **una ridotta interferenza delle stesse rispetto alle componenti di interesse**; si segnala in particolare:

- in termini ecologici, i maggiori elementi di attenzione, sono rappresentati dalle nuove infrastrutture viarie, e in particolare tangenziale di San Giovanni, Passante Nord (previsione PTCP indipendente dalle scelte di PSC) e Intermedia di Pianura, per le quali sono però già previste le relative fasce di ambientazione, che comprendono corridoi ecologici in affiancamento. Rispetto a tali infrastrutture si è indicato di:
  a. garantire in ogni caso la continuità ecologica del territorio attraversato, trasversalmente all'infrastruttura, giovandosi della prevista fascia di ambientazione infrastrutturale;
  b. introdurre elementi lineari della rete ecologica di progetto in adiacenza.
- l'interferenza tra alcuni corridoi infrastrutturali e le persistenze storiche dell'assetto del territorio (Centuriazione, Partecipanze): nel caso delle Tangenziali di S. Agata e di S. Matteo della Decima il disegno del tracciato ha interiorizzato le necessarie attenzioni armonizzandosi con la trama poderale o stradale esistente, minimizzando gli impatti; in tutti i casi si è indicato giovarsi della prevista fascia di ambientazione infrastrutturale per la realizzazione delle necessarie mitigazioni paesaggistiche e percettive.

Per quanto riguarda il *bilancio complessivo in termini di agricoltura, ecosistemi e paesaggio*, ovvero la valutazione quantitativa della sostenibilità delle previsioni a livello di scala dell'Associazione, esso è stato effettuato attraverso il confronto tra gli indicatori prescelti per le componenti agricoltura, paesaggio ed ecosistemi, nello scenario di riferimento e in quello previsto dal Piano. Gli indicatori analizzati fanno riferimento a quelli realmente quantificabili o comunque significativi in questa specifica fase di Piano.

Agricoltura e paesaggio

Nel sistema rurale, come descritto poco sopra, è stata riconosciuta una suddivisione del territorio in ambiti a diversa vocazione: negli ARP in particolare è stata considerata prevalente la vocazione naturalistico ambientale e paesaggistica del territorio, rispetto ad un uso agricolo, pur da valorizzare e mantenere, ma che si confronta con oggettive limitazioni strutturali; negli AVA l'uso produttivo del suolo è considerato il valore prevalente da preservare, compatibilmente con le esigenze di tutela delle risorse del territorio e della sostenibilità ambientale; infine gli AAP sono considerati ambiti "filtro" con elevata esposizione rispetto alle aree urbanizzate, da tutelare quali risorse ambientali nel loro assetto agricolo e naturalistico.

L'individuazione degli **ARP** e degli **AAP**, oltre che delle **AVN**, comporta l'estensione ad ampi settori del territorio rurale di un elevato livello di tutela oltre che rispetto alle espansioni urbane e alle nuove infrastrutturazioni anche alle pratiche agricole intensive attualmente presenti. Il Piano adotta una particolare attenzione verso le politiche e pratiche agricole a maggior sostenibilità, da rendere compatibili con pratiche attive di tutela e valorizzazione delle risorse naturalistiche e paesaggistiche presenti, considerate prevalenti. In questa

ottica le discipline di tutela, ove già in parte presenti nei PRG vigenti vengono razionalizzate e portate a sintesi, e vengono estese a porzioni territoriali attualmente non soggette.

Per confrontare tra loro gli scenari sotto questo aspetto, si è scelto di considerare come **indicatori** le superfici di territorio soggette a tutele paragonabili tra loro per tipologia e livello di protezione in ciascuno di essi.
Sono stati quindi selezionati gli elementi sottoposti a tutele di carattere naturalistico ambientali e paesaggistiche paragonabili:

- *nello scenario di PRG* si sono selezionate dalla Zonizzazione:
  - gli ambiti produttivi agricoli (tab. 5.4.2), assimilabili agli AVA dello scenario PSC;
  - le tutele naturalistico ambientali che i sei PRG avevano introdotto o recepito dal PTCP (tab. 5.4.3) – assimilabili alle AVN dello scenario PSC;
  - le tutele paesaggistiche che i sei PRG avevano introdotto o recepito dal PTCP (tab. 5.4.4) – assimilabili agli ARP dello scenario PSC;
  - le aree di rispetto dell'abitato, dove presenti, (tab. 5.4.5) – assimilabili agli AAP dello scenario PSC.
- *nello scenario di PSC* si sono selezionate:
  - le AVN, che raggruppano tutti gli elementi caratterizzanti il territorio da questo punto di vista (tab. 5.4.6);
  - il territorio perimetrato come ARP e come AAP, in quanto soggetto a un livello di protezione considerevole.

Tab. 5.4.2 – *Ambiti produttivi del territorio agricolo – Scenario PRG*

	ZONE AGRICOLE PRODUTTIVE
CALDERARA	EA - Zona agricola di infrastrutturazione recente
ANZOLA	Sottozone E1 - ad alta vocazione produttiva agricola (art.-19 L.R. 20/2000)
SAN GIOVANNI	E1 - Zona agricola E2 - Zona agricola per allevamenti industriali E3 - Zona per attrezzature e impianti di servizio all'agricoltura E4 - Zona per allevamenti e custodia animali
SALA BOLOGNESE	E - Zona agricola
SANT'AGATA BOLOGNESE	E1 - Zona per usi agricoli aziendali Ta - Zona di tutela archeologica Te - Zona di tutela di porzioni di territorio esondabili
CREVALCORE	Zone E1 Agricole normali

Tab. 5.4.3 – *Zone di tutela naturalistico ambientale del territorio rurale – Scenario PRG*

	ZONE DI TUTELA E VALORIZZAZIONE
CALDERARA	H2 - Zone di tutela fluviale e dei corsi d'acqua H8 - Zona di riequilibrio ecologico ai sensi della L.R. 11/88 e relativo rispetto
ANZOLA	Invasi ed alvei di corsi d'acqua Aree di tutela di interesse architettonico o ambientale Sottozone E2 - aree di valore naturale ed ambientale (Art. A-17 della L.R.20/2000)
SAN GIOVANNI	CI - Tutela dei corpi idrici Galasso I.b. - Zona di tutela F8 - Zona per verde urbano e territoriale
SALA BOLOGNESE	ARE - Aree di riequilibrio ecologico H1 e H2 - Zona di tutela fluviale H3 - Zona di tutela naturalistica di pianura, idrogeologica e naturalistica
SANT'AGATA BOLOGNESE	Tb - Zona di tutela delle aree oggetto di interventi di rimboschimento e rinaturalizzazione Tf - Zona di tutela dei corsi d'acqua Tu - Zona di tutela delle aree umide
CREVALCORE	Zone di Protezione Speciale (Variante C.C. 23/05) Tutele corsi acqua (Variante C.C. 23/05) Specchio Acqua (Variante C.C. 23/05)

Tab. 5.4.4 – *Zone di tutela paesaggistica del territorio rurale – Scenario PRG*

	ZONE DI RILIEVO PAESAGGISTICO
CALDERARA	EB- Zona agricola con elevata permanenza di infrastrutturazione storica
ANZOLA	Sottozone E3 - Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (Art. A-18 L.R. 20/2000)
SAN GIOVANNI	
SALA BOLOGNESE	H4 - Zona di tutela ambientale
SANT'AGATA BOLOGNESE	
CREVALCORE	Zone E2 - Agricole di salvaguardia

Tab. 5.4.5 – *Zone di "rispetto"dell'abitato (periurbano) – Scenario PRG*

	PERIURBANO
CALDERARA	
ANZOLA	Sottozone E4 - Ambiti agricoli periurbani (Art. A-20 L.R. 20/2000)
SAN GIOVANNI	RA- rispetto dell'abitato (art.116)
SALA BOLOGNESE	
SANT'AGATA BOLOGNESE	E2 - Zona agricola periurbana
CREVALCORE	

Tab. 5.4.6 – *Aree di valore naturale e ambientale (AVN) - Scenario PSC*

	AREE DI VALORE NATURALE E AMBIENTALE (AVN)
RETE ECOLOGICA	Zone di rispetto dei nodi ecologici e nodi ecologici complessi (art 3.5 PTCP)
	Corridoi ecologici (art 3.5 PTCP)
VALORI NATURALISTICI	Alvei attivi ed invasi dei bacini idrici (art 4.2 PTCP)
	Fasce di tutela fluviale (art 4.3 PTCP)
	Fasce di pertinenza fluviale (art. 4.4 PTCP)
	Casse di espansione
	Aree per la realizzazione di interventi idraulici (art 4.6 PTCP)
	Maceri
	Zone umide (art 3.5 PTCP)
	Aree di riequilibrio ecologico (ARE)
	Zone di Protezione Speciale (ZPS) e i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) - Rete Natura 2000
	Zone di tutela naturalistica (art 7.5 PTCP)
	Sistema forestale e boschivo (art. 7.3 PTCP)
VALORI PAESAGGISTICI	Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale (art 7.3 PTCP)

Nello scenario di riferimento la porzione di territorio rurale non sottoposta a tutele di questo tipo risulta generalmente destinata dai Piani a "produttivo agricolo", privilegiando dunque l'aspetto collegato alle attività produttive, e senza che siano specificate indicazioni di tutela degli elementi naturali e paesaggistici eventualmente presenti.

Si è evidenziata nella figura 5.4.2 *Ambiti del territorio agricolo - scenario di riferimento* la presenza, allo stato attuale, di vincoli e tutele di tipo paesaggistico, naturalistico ed ambientale nella pianificazione vigente (scenario di riferimento) per il territorio rurale, e l'estensione delle aree a destinazione produttiva agricola.

Fig. 5.4.2. *Ambiti del territorio agricolo - scenario di riferimento*

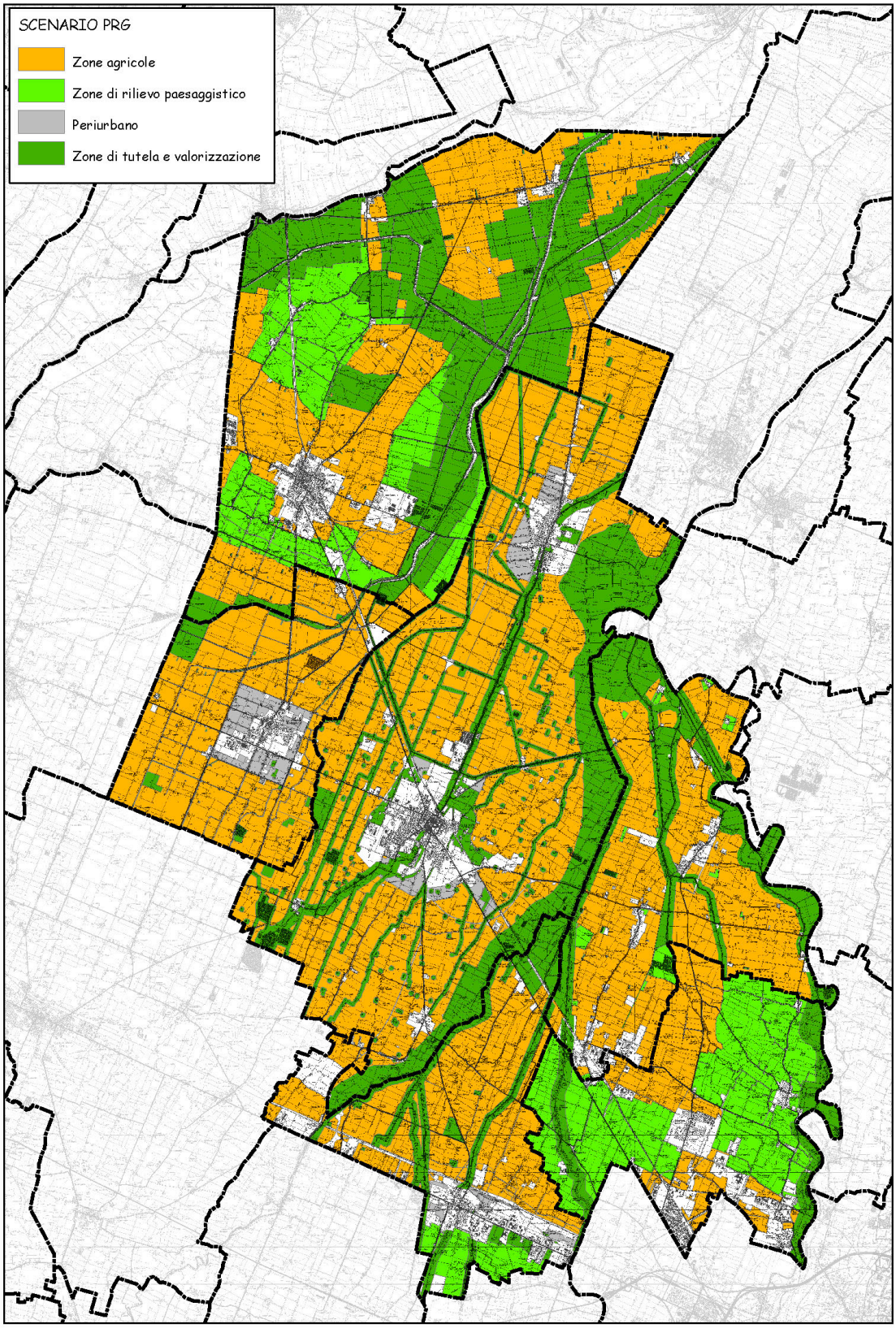
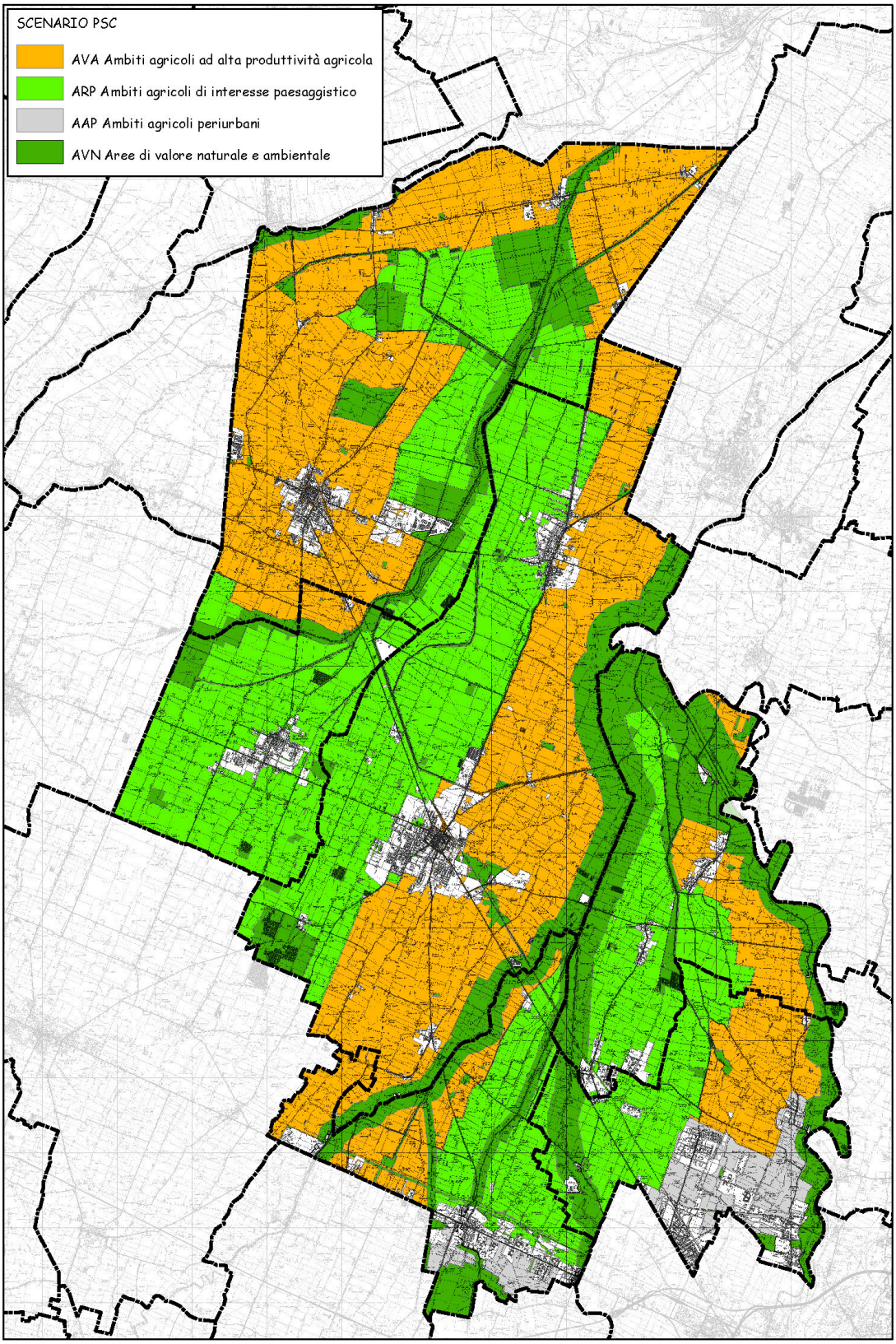


Fig. 5.4.3. *Ambiti del territorio agricolo – scenario PSC*



La figura 5.4.3 *Ambiti del territorio agricolo – scenario PSC,* evidenzia invece la situazione prevista per lo scenario di PSC, in cui le tutele esistenti sono state messe a sistema e razionalizzate con la logica della LR 20/2000, **acquisendo un grado più omogeneo ed elevato di tutela come AVN, come ARP e AAP**.

Inoltre essa mostra il territorio rurale residuo, che, essendo classificato come **Ambito agricolo a prevalente vocazione produttiva, acquisisce un livello di "protezione" rispetto agli usi extragricoli, alle nuove edificazioni ed infrastrutturazioni, onde preservarne la primaria funzione riconosciuta.**

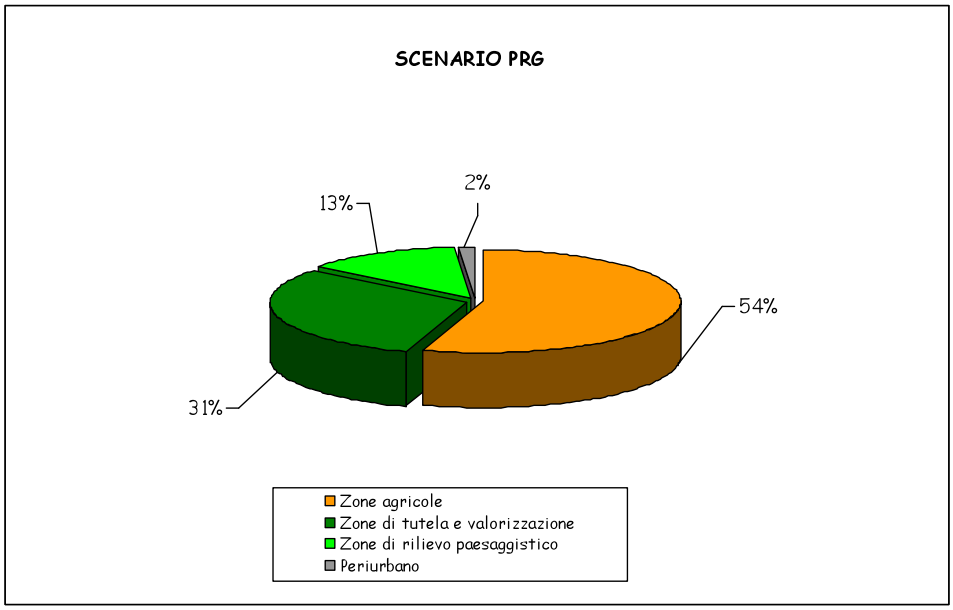
Come evidenziato dai diagrammi e tabelle seguenti il territorio rurale soggetto a tutela aumenta nello scenario di PSC: una discreta porzione di territorio a destinazione agricola dello scenario di riferimento infatti, in parte va a rientrare all'interno delle AVN, ed in parte, pur rimanendo a destinazione precipuamente agricola, risulta come ARP sottoposta ad una disciplina che ne valorizza gli elementi di pregio e le persistenze, consentendo solo pratiche agricole compatibili con la loro conservazione e valorizzazione, e regola minimizzandole le condizioni per le nuove edificazioni.
Inoltre appare evidente dal confronto tra le due figure riportate che il sistema principale delle tutele risulta nello scenario PSC ordinato e concentrato sulle due direttrici principali e portato a "sistema" in maniera da rendere più efficaci e razionali le pratiche di tutela e valorizzazione previste.

Tab. 5.4.7 – *Confronto tra i due scenari – Kmq e % di territorio comunale*

	PRG	PSC	PRG	PSC	PRG	PSC	PRG	PSC
	Zone agricole (kmq)	AVA (kmq)	Zone di tutela e valoriz zazione (kmq)	AVN (kmq)	Zone di rilievo paesaggistico (kmq)	ARP (kmq)	Periur bano (kmq)	AAP (kmq)
Calderara di Reno	8,9	9,1	4,9	7,8	20,4	12,1	0,0	6,5
Anzola Emilia	18,7	9,1	7,6	9,7	2,7	11,9	0,5	2,2
San Giovanni Persiceto	64,3	50,8	36,7	16,4	0,0	38,3	2,2	0,3
Sala Bolognese	29,1	7,4	13,1	20,6	1,3	15,3	0,0	0,0
Sant'Agata Bolognese	26,6	1,5	2,7	3,5	0,0	27,7	2,3	0,0
Crevalcore	37,1	59,6	38,7	17,3	17,8	21,2	0,0	0,0
Totale	184,7	137,5	103,8	75,3	42,3	126,5	5,1	9,0

	PRG	PSC	PRG	PSC	PRG	PSC	PRG	PSC
	Zone agricole (%)	AVA (%)	Zone di tutela e valoriz zazione (%)	AVN (%)	Zone di rilievo paesaggistico (%)	ARP (%)	Periur bano (%)	AAP (%)
Calderara di Reno	21.9	22.2	12.0	19.1	50.0	29.6	0.0	15.9
Anzola Emilia	51.0	25.0	20.9	26.4	7.5	32.5	1.4	6.0
San Giovanni Persiceto	56.2	44.4	32.1	14.3	0.0	33.5	2.0	0.3
Sala Bolognese	63.8	16.3	28.8	45.2	2.9	33.5	0.0	0.0
Sant'Agata Bolognese	76.3	4.4	7.8	10.1	0.0	79.5	6.7	0.0
Crevalcore	36.1	58.0	37.7	16.8	17.3	20.7	0.0	0.0
Totale	49.3	36.7	27.7	20.1	11.3	33.7	10.3	2.4

Grafico 5.4.1– *Confronto tra superfici tutelate nei due scenari – Totale Associazione Terred'acqua*



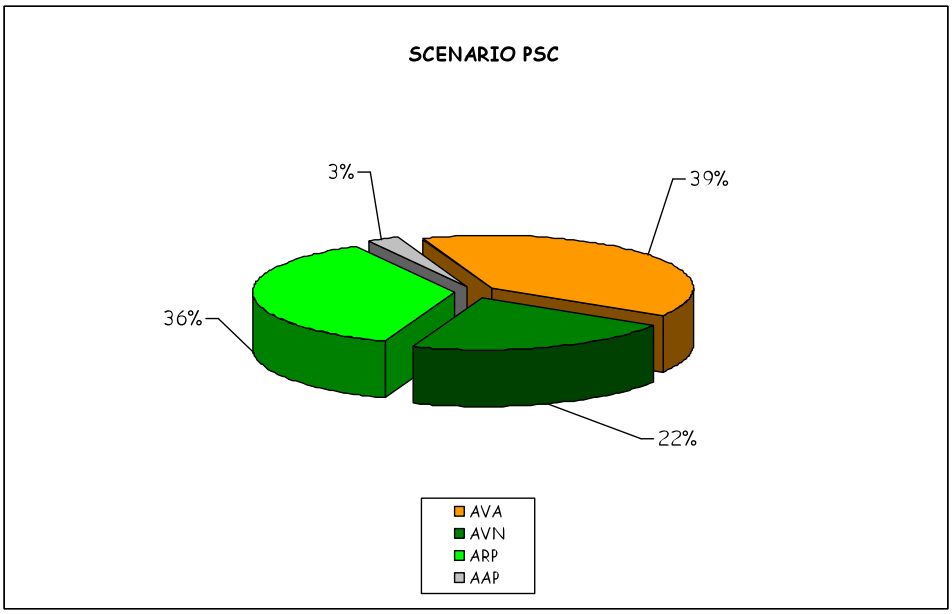


Grafico 5.4.2 – *Confronto tra superfici tutelate nei due scenari – Anzola Emilia*

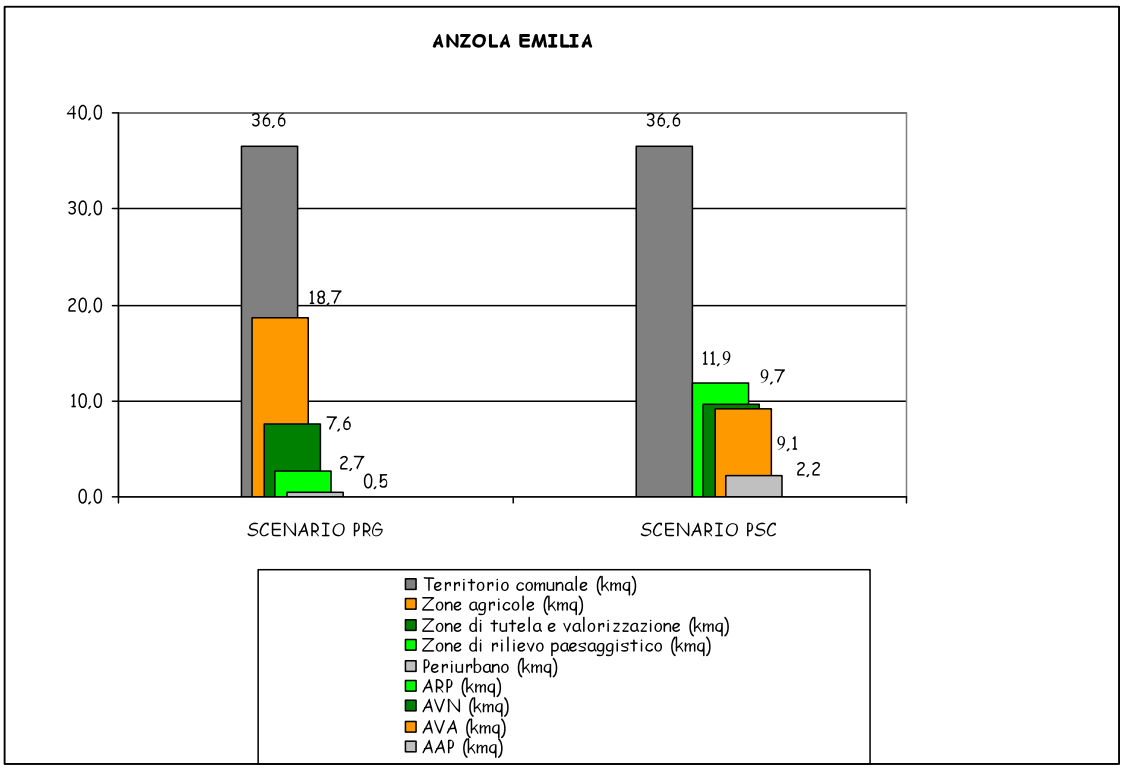


Grafico 5.4.3 – *Confronto tra superfici tutelate nei due scenari – Calderara di Reno*

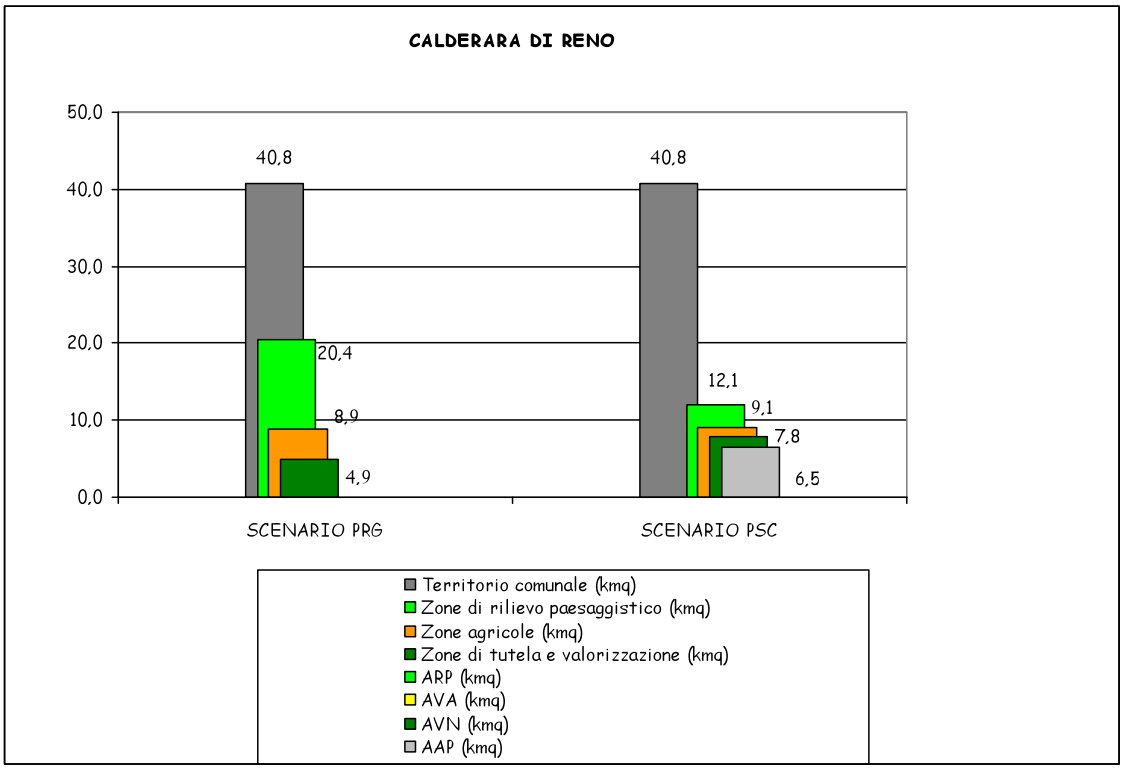


Grafico 5.4.4 – *Confronto tra superfici tutelate nei due scenari – S. Giovanni in Persiceto*

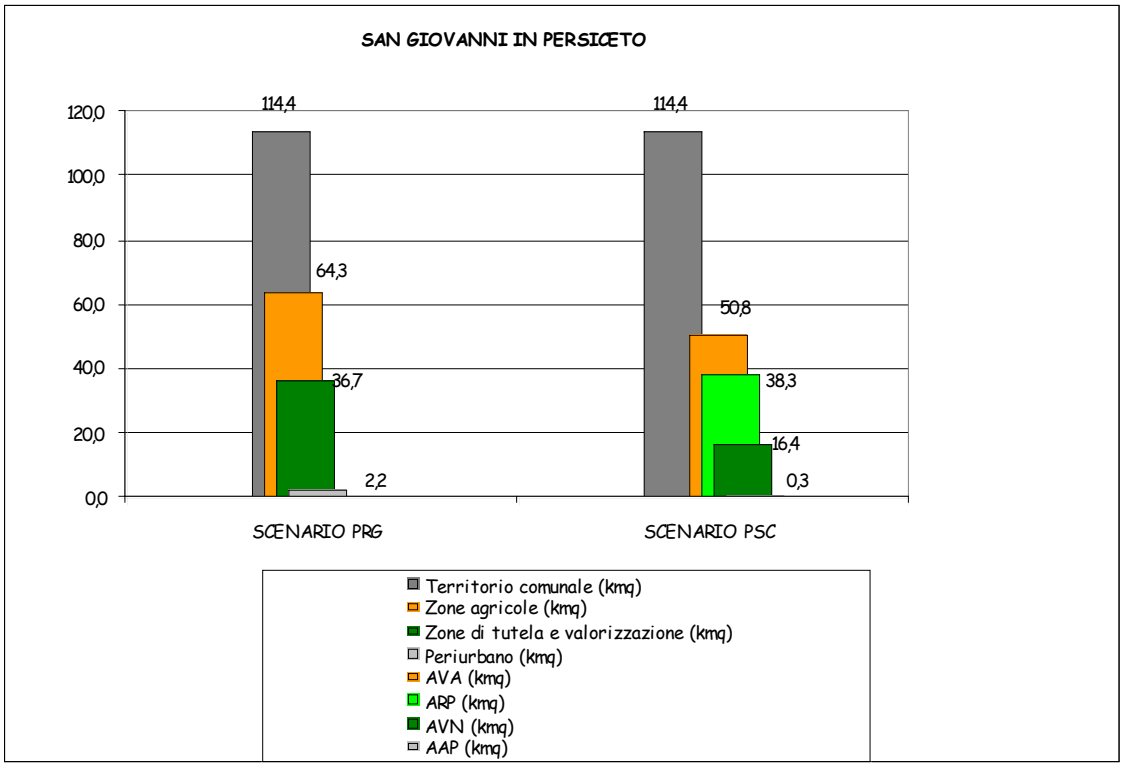


Grafico 5.4.5 – *Confronto tra superfici tutelate nei due scenari – Sala Bolognese*

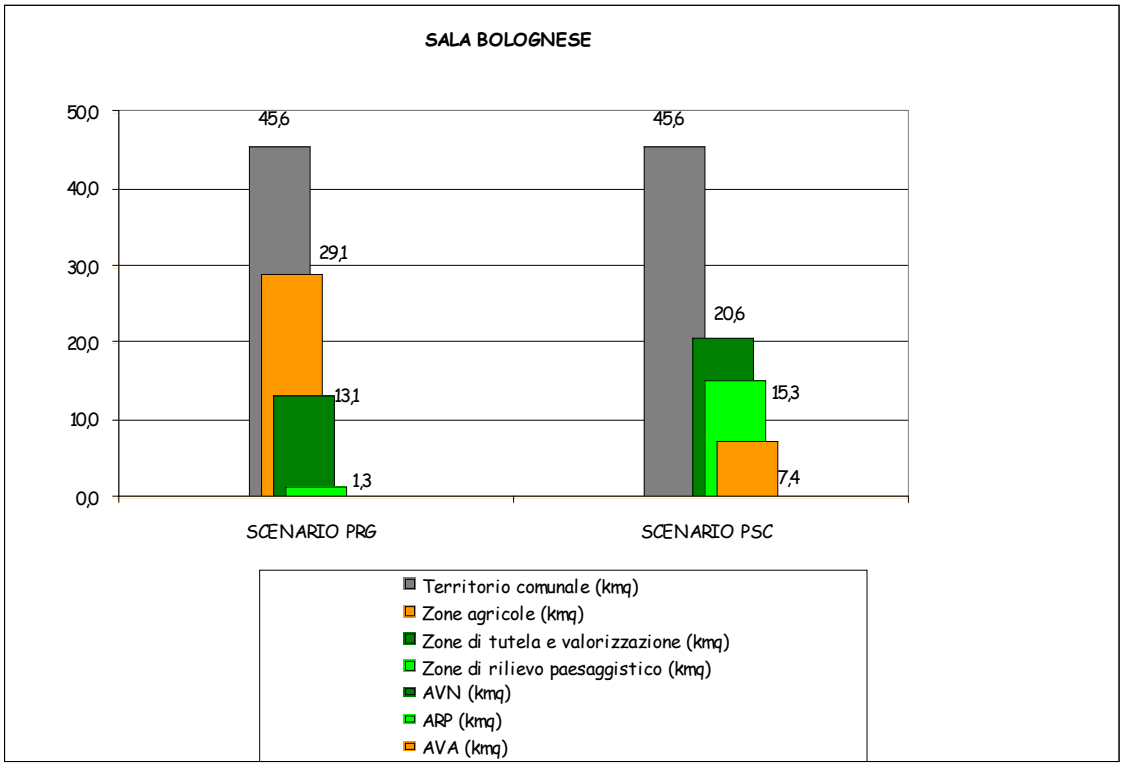


Grafico 5.4.6 – *Confronto tra superfici tutelate nei due scenari – S. Agata Bolognese*

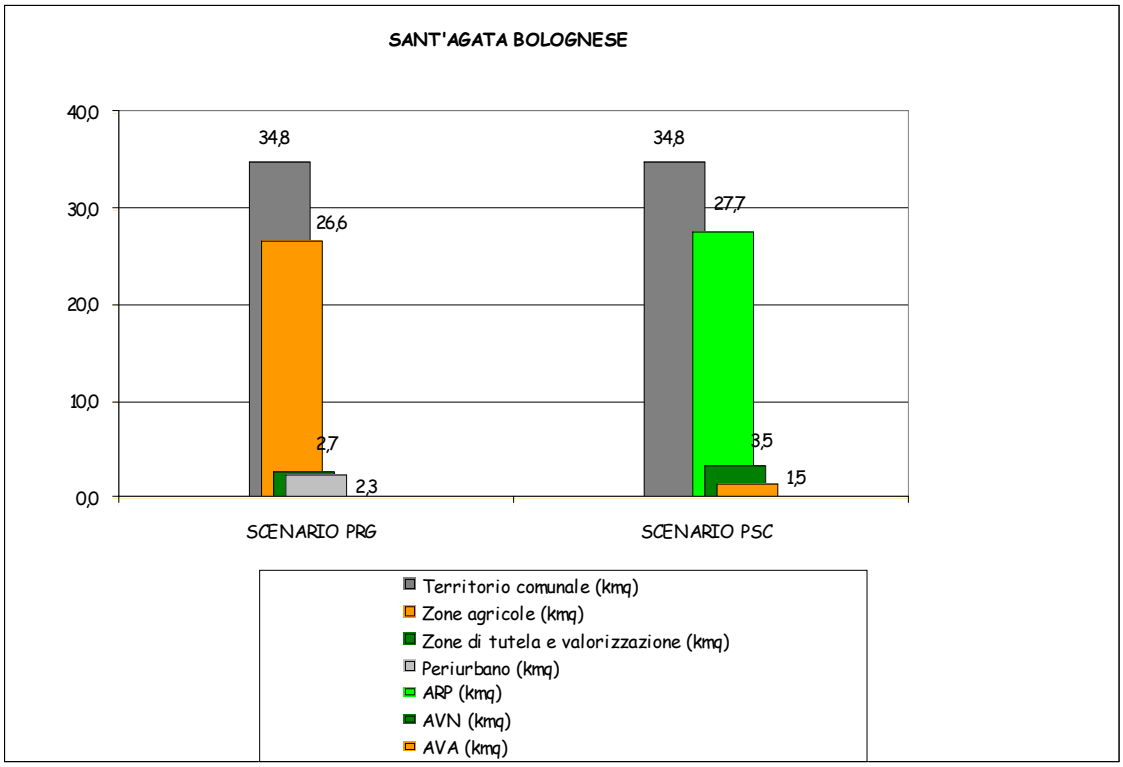
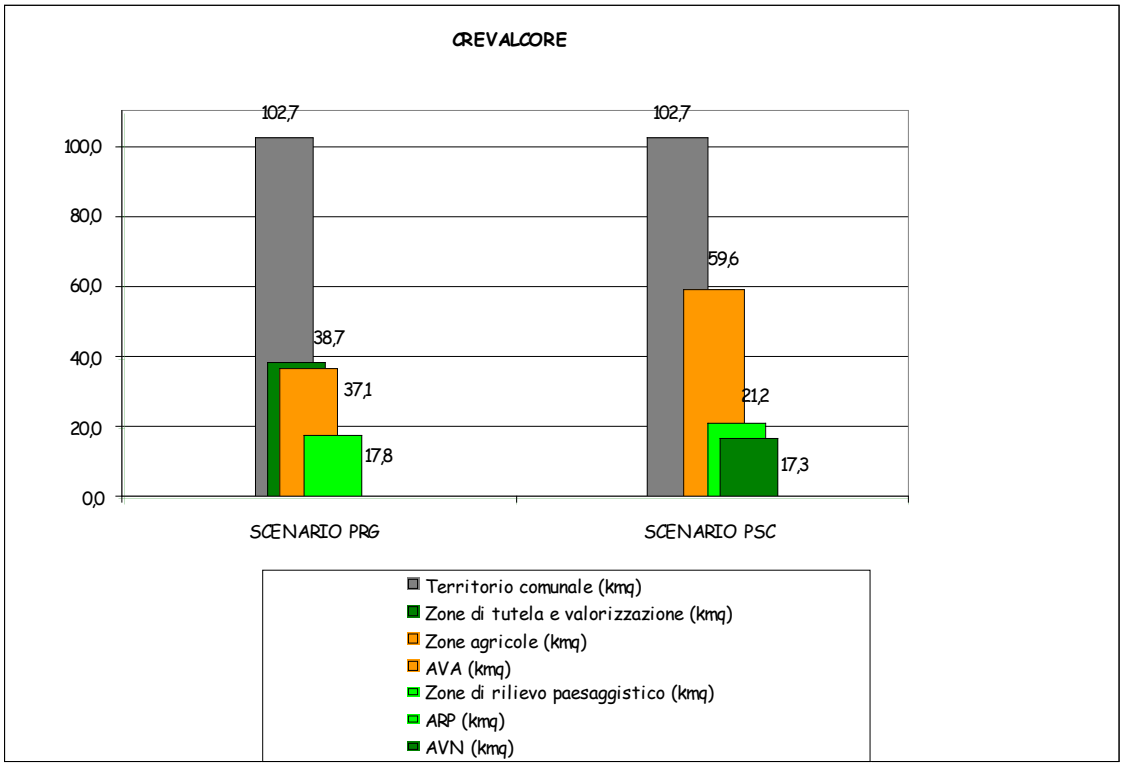


Grafico 5.4.7 – *Confronto tra superfici tutelate nei due scenari – Crevalcore*



L'incremento di superfici tutelate nel passaggio dalla tutela di PRG a quella dello scenario di PSC (AVN+ARP+AAP) è collegato soprattutto al riordino delle tutele paesaggistico-ambientali, non trattate in maniera omogenea tra i comuni dell'Associazione: questo dato risulta coerente con il risultato di aumentare la tutela del valore paesaggistico presente nel

territorio, e risponde alla logica di riordinare e rendere omogenei livelli di protezione e criteri di perimetrazione delle aree.
In particolare si nota il rilievo dato alla persistenza degli assetti poderali storici nell'area della Centuriazione e delle Partecipanze (estensione degli ARP nei comuni di Sant'Agata e S. Giovanni).
Dai diagrammi riportati si può inoltre rilevare che l'incremento di ambiti tutelati nel passaggio dalla tutela di PRG a quella dello scenario di PSC (AVN) è abbastanza ben ripartito tra i territori dei Comuni, con il dato in controtendenza di Crevalcore, che si spiega con il criterio sopra esposto di riordino e armonizzazione, e con la riperimetrazione di alcune di queste aree all'interno degli ARP.
Anche la percentuale di territorio in cui la vocazione agricola rimane significativa, appare ripartita in modo equilibrato tra i vari comuni, con le eccezioni di Sant'Agata (collegata presenza della struttura centuriata, perimetrata entro gli ARP) e di Sala Bolognese (collegata alla la presenza dei numerosi corsi d'acqua con le relative tutele ricadute nelle AVN, e l'estensione degli ARP al paesaggio della bonifica).
L'analisi svolta consente di considerare lo sviluppo futuro del territorio agricolo compatibile con gli obiettivi di sostenibilità.

Ecosistemi.
L'incremento della naturalità e della protezione del territorio con caratteristiche di pregio naturalistico ambientale viene letto secondo i dati legati a diversi indicatori:
1. *l'indice di boscosità;*
2. *la qualità ambientale del territorio e il sistema delle connessioni ecologiche.*

1. Indice di boscosità
L'indice di boscosità esprime il rapporto tra la superficie forestale (aree boscate, fasce arboreo-arbustive, aree destinate alla arboricoltura da legno) e quella territoriale, ed è considerato significativo oltre che per le valenze strettamente ambientali ecologiche e paesaggistiche, anche per la tutela idrogeologica del territorio, per le valenze turistico-ricreative, e il ruolo della biomassa nelle strategie per il contenimento dei cambiamenti climatici.
Per realizzare il confronto tra gli indici di boscosità nei due scenari si sono considerati i seguenti elementi:
- *nello scenario di riferimento:*
  - le superfici a bosco esistenti nella rete ecologica locale, utilizzando i dati forniti dal Centro Agricoltura Ambiente (il dato "realizzato" del progetto di rete, sommato alle superfici esistenti);
  - il numero di piante è stato considerato come dato reale per le superfici "realizzate" del progetto del CAA, e come "stima" sulle superfici boscate esistenti, calcolando una media rispetto ai dati degli impianti vegetazionali realizzati, che tenesse conto attraverso un fattore correttivo, delle differenti tipologie di impianto (aree boscate, fasce arboreo-arbustive, macchia-radura, zone umide..);
  - l'indice è calcolato come rapporto percentuale tra la superficie territoriale complessiva e la superficie boscata.
- *nello scenario PSC:*
  - le superfici a bosco previste come interventi di "completamento" e di "miglioramento" nel progetto di Rete ecologica del PSC (Tav. 3 PSC);
  - il numero di piante è stato considerato come "stima" sulle superfici previste, calcolando una media rispetto ai dati degli impianti vegetazionali realizzati, che tenesse conto attraverso un fattore correttivo, delle differenti tipologie di impianto (aree boscate, fasce arboreo-arbustive, macchia-radura, zone umide..);

- l'indice è calcolato come rapporto percentuale tra la superficie territoriale complessiva e la superficie boscata prevista.

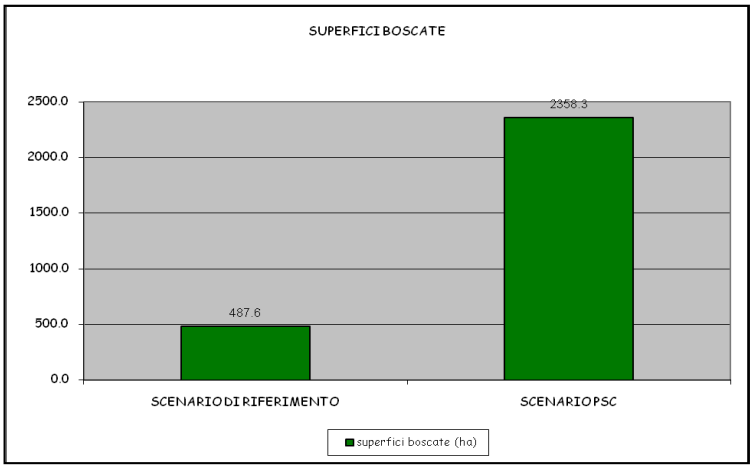
Di seguito si riportano i dati per il territorio dell'intera Associazione e suddivisi per comune.

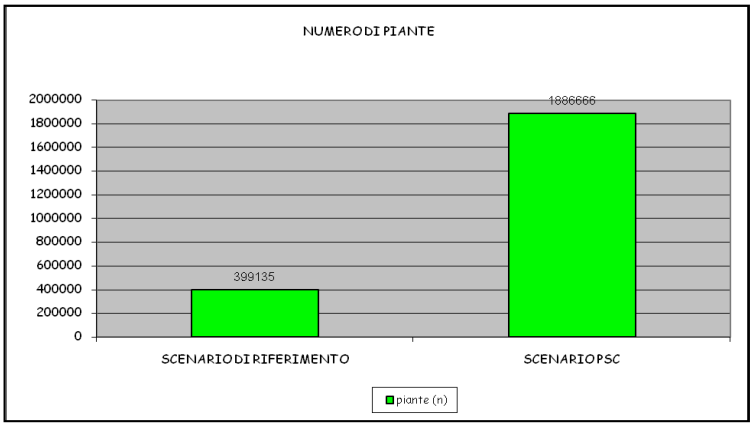
Tab. 5.4.8 – *Boscosità nello scenario di riferimento – Intera Associazione*

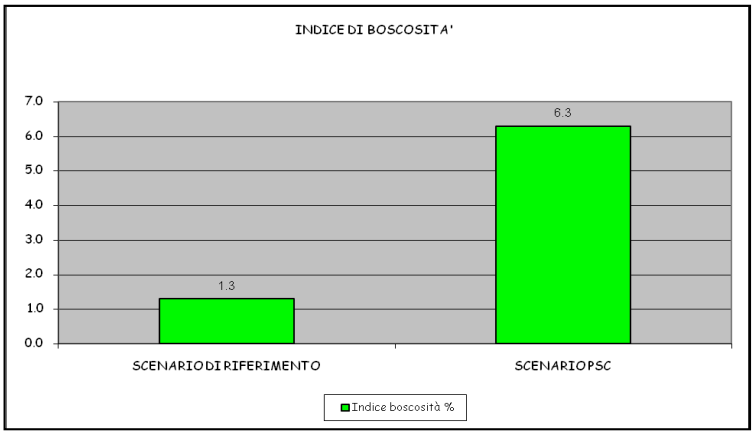
SCENARIO DI RIFERIMENTO	
RIMBOSCHIMENTI RETE ECOLOGICA ESISTENTE	
superficie (ha)	10.4
piante (n)	17,404
INTERVENTI DI CONSERVAZIONE	
superficie totale (ha)	477.2
piante (n) (800 piante/ha)	381,731
TOTALI:	
superfici (ha)	**487.6**
piante (n)	**399,135**
Superficie territoriale complessiva (ha)	37,485
Indice boscosità	**1.3%**

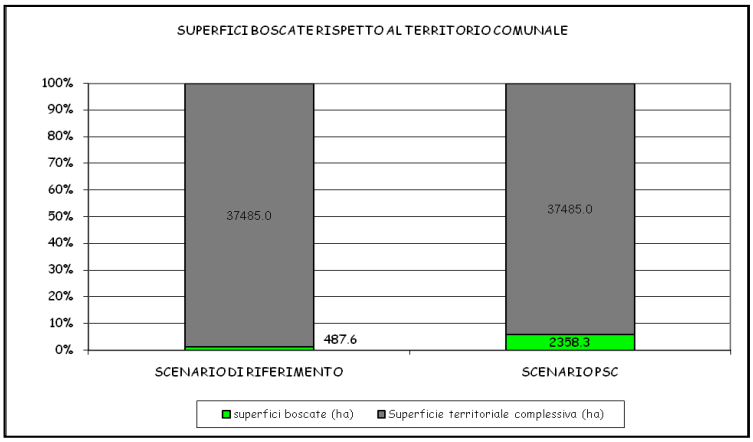
Tab. 5.4.9 – *Boscosità nello scenario PSC - Intera Associazione*

SCENARIO PSC	
INTERVENTI DI COMPLETAMENTO	
superficie totale (ha)	905.51
piante (n) (800 piante/ha)	724,406
INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO	
superficie totale (ha)	1,452.8
piante (n)	1,162,260
TOTALI:	
superfici (mq)	**2,358.3**
piante (n)	**1,886,666**
Superficie territoriale complessiva (ha)	37,485
Indice boscosità	**6.3%**


SUPERFICI BOSCATE
2500.0
2000.0
1500.0
1000.0
500.0
0.0
487.6
2358.3
SCENARIO DI RIFERIMENTO
SCENARIO PSC
superfici boscate (ha)


NUMERO DI PIANTE
2000000
1800000
1600000
1400000
1200000
1000000
800000
600000
400000
200000
0
399135
1886666
SCENARIO DI RIFERIMENTO
SCENARIO PSC
piante (n)

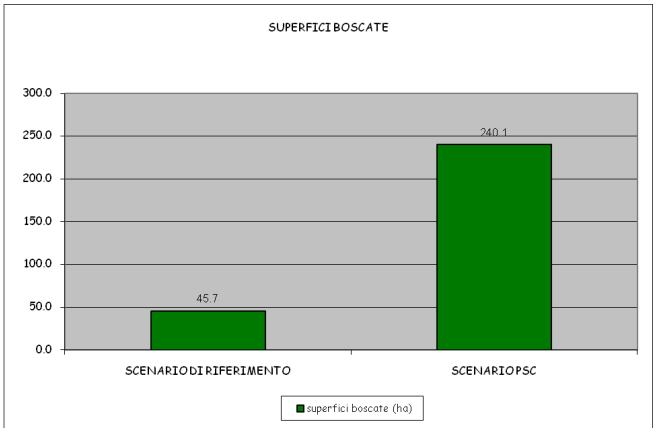

INDICE DI BOSCOSITA'
7.0
6.0
5.0
4.0
3.0
2.0
1.0
0.0
1.3
6.3
SCENARIO DI RIFERIMENTO
SCENARIO PSC
Indice boscosità %

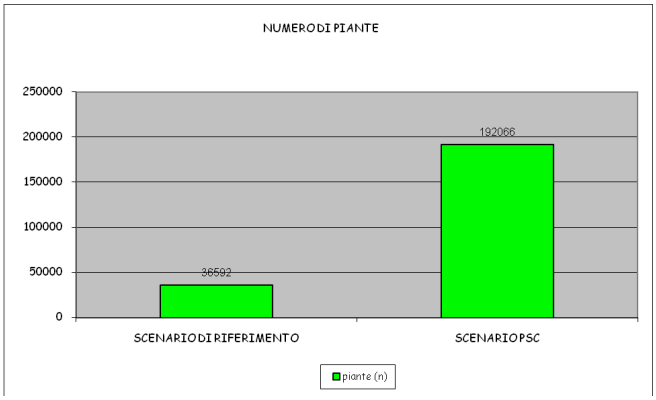

SUPERFICI BOSCATE RISPETTO AL TERRITORIO COMUNALE
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
37485.0
487.6
37485.0
2358.3
SCENARIO DI RIFERIMENTO
SCENARIO PSC
superfici boscate (ha)
Superficie territoriale complessiva (ha)

COMUNE DI CALDERARA DI RENO

SCENARIO DI RIFERIMENTO	
RIMBOSCHIMENTI RETE ECOLOGICA *ESISTENTE*	
superficie (ha)	0.0
piante (n)	0.0
INTERVENTI DI CONSERVAZIONE	
superfici (ha)	45.7
piante (n) (800 piante/ha)	36592.1
TOTALE	
superfici boscate (ha)	**45.7**
piante (n)	**36592**
Superficie territoriale (ha)	4077.8
Indice boscosità	**1.1**

SCENARIO PSC	
INTERVENTI DI COMPLETAMENTO	
superfici (ha)	112.4
piante (n) (800 piante/ha)	89925.2
INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO	
superfici (ha)	127.7
piante (n) (800 piante/ha)	102141.1
TOTALE	
superfici boscate (ha)	**240.1**
piante (n)	**192066**
Superficie territoriale (ha)	4077.8
Indice boscosità	**5.9**

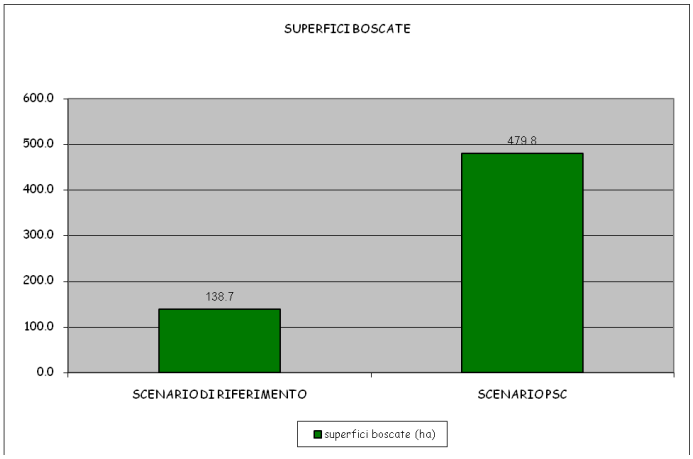


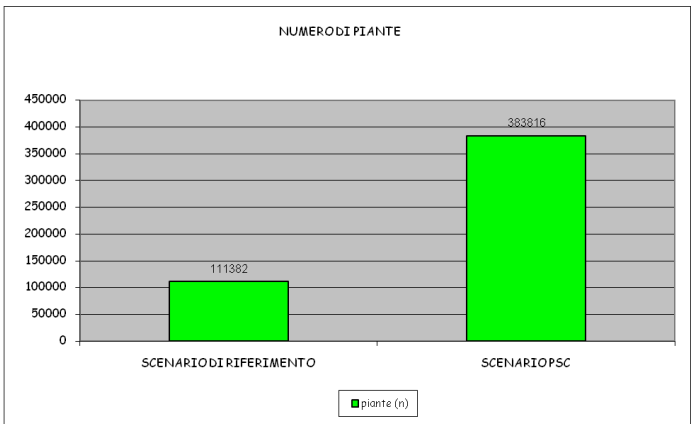


COMUNE DI CREVALCORE

SCENARIO DI RIFERIMENTO	
RIMBOSCHIMENTI RETE ECOLOGICA ESISTENTE	
superficie (ha)	3.5
piante (n)	3248.0
INTERVENTI DI CONSERVAZIONE	
superfici (ha)	135.2
piante (n) (800 piante/ha)	108134.3
TOTALE	
superfici boscate (ha)	**138.7**
piante (n)	**111382**
Superficie territoriale (ha)	10269.2
Indice boscosità	**1.4**

SCENARIO PSC	
INTERVENTI DI COMPLETAMENTO	
superfici (ha)	113.7
piante (n) (800 piante/ha)	90987.7
INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO	
superfici (ha)	366.0
piante (n) (800 piante/ha)	292828.2
TOTALE	
superfici boscate (ha)	**479.8**
piante (n)	**383816**
Superficie territoriale (ha)	10269.2
Indice boscosità	**4.7**

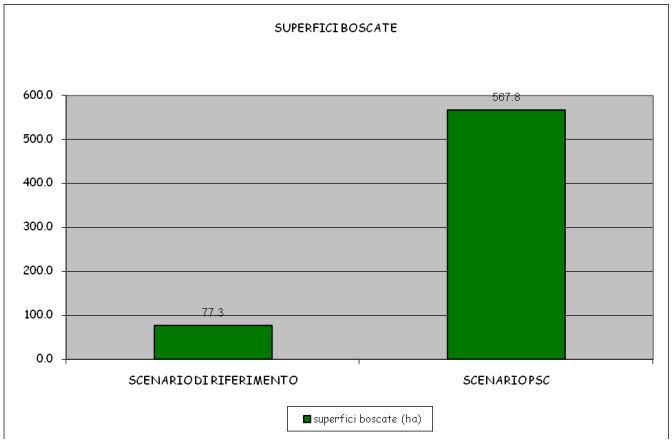


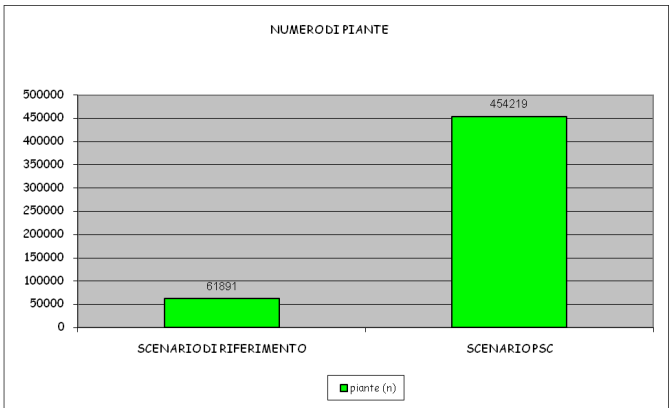


COMUNE DI SALA BOLOGNESE

SCENARIO DI RIFERIMENTO	
RIMBOSCHIMENTI RETE ECOLOGICA ESISTENTE	
superficie (ha)	1.9
piante (n)	1540.0
INTERVENTI DI CONSERVAZIONE	
superfici (ha)	75.4
piante (n) (800 piante/ha)	60351.4
TOTALE	
superfici boscate (ha)	**77.3**
piante (n)	**61891**
Superficie territoriale (ha)	4562.7
Indice boscosità	**1.7**

SCENARIO PSC	
INTERVENTI DI COMPLETAMENTO	
superfici (ha)	261.5
piante (n) (800 piante/ha)	209235.9
INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO	
superfici (ha)	306.2
piante (n) (800 piante/ha)	244982.9
TOTALE	
superfici boscate (ha)	**567.8**
piante (n)	**454219**
Superficie territoriale (ha)	4562.7
Indice boscosità	**12.4**

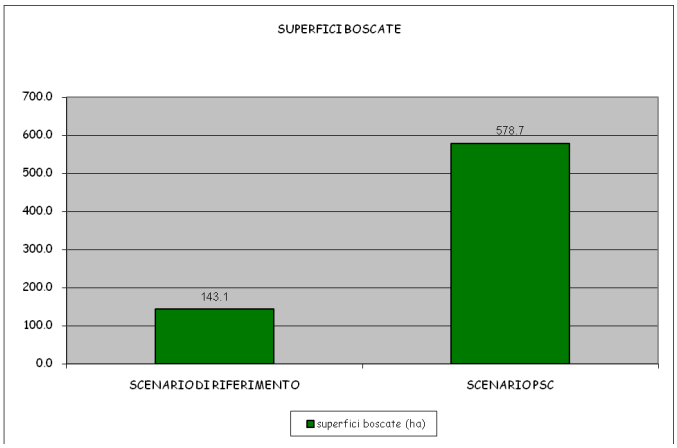


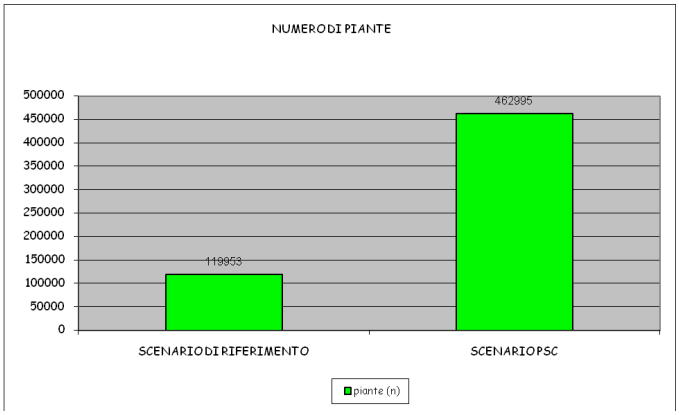


COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO

SCENARIO DI RIFERIMENTO	
RIMBOSCHIMENTI RETE ECOLOGICA ESISTENTE	
superficie (ha)	2.7
piante (n)	7616.0
INTERVENTI DI CONSERVAZIONE	
superfici (ha)	140.4
piante (n) (800 piante/ha)	112337.4
TOTALE	
superfici boscate (ha)	**143.1**
piante (n)	**119953**
Superficie territoriale (ha)	11440.8
Indice boscosità	**1.3**

SCENARIO PSC	
INTERVENTI DI COMPLETAMENTO	
superfici (ha)	213.2
piante (n) (800 piante/ha)	170521.8
INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO	
superfici (ha)	365.6
piante (n) (800 piante/ha)	292473.7
TOTALE	
superfici boscate (ha)	**578.7**
piante (n)	**462995**
Superficie territoriale (ha)	11440.8
Indice boscosità	**5.1**

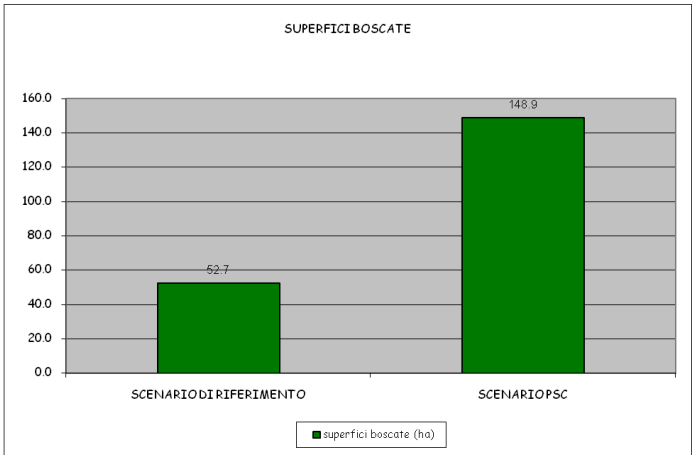


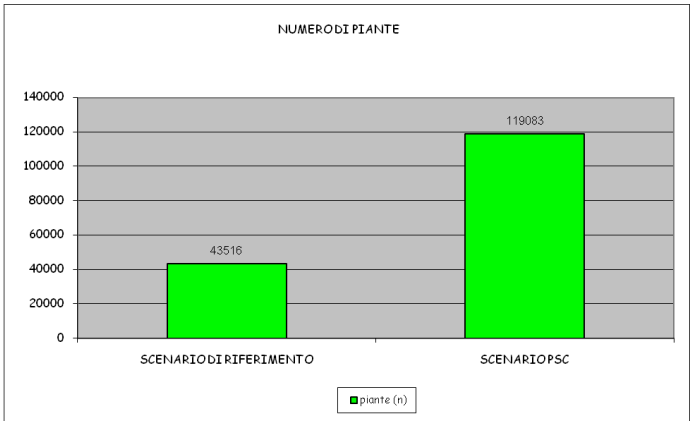


COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE

SCENARIO DI RIFERIMENTO	
RIMBOSCHIMENTI RETE ECOLOGICA ESISTENTE	
superficie (ha)	0.7
piante (n)	1934.0
INTERVENTI DI CONSERVAZIONE	
superfici (ha)	52.0
piante (n) (800 piante/ha)	41581.7
TOTALE	
superfici boscate (ha)	**52.7**
piante (n)	**43516**
Superficie territoriale (ha)	3476.0
Indice boscosità	**1.5**

SCENARIO PSC	
INTERVENTI DI COMPLETAMENTO	
superfici (ha)	78.5
piante (n) (800 piante/ha)	62783.6
INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO	
superfici (ha)	70.4
piante (n) (800 piante/ha)	56299.8
TOTALE	
superfici boscate (ha)	**148.9**
piante (n)	**119083**
Superficie territoriale (ha)	3476.0
Indice boscosità	**4.3**

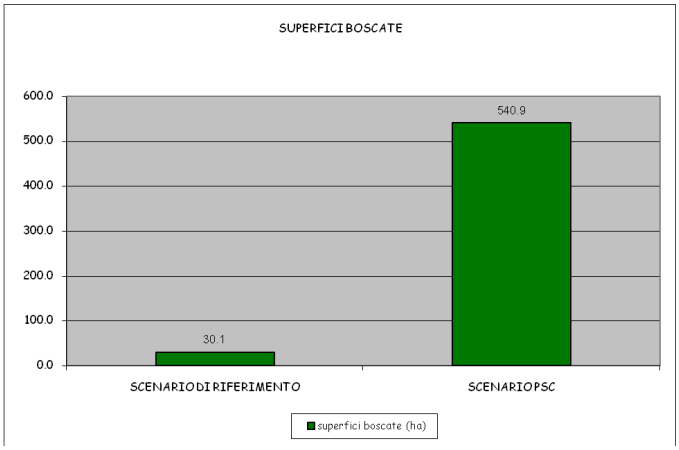


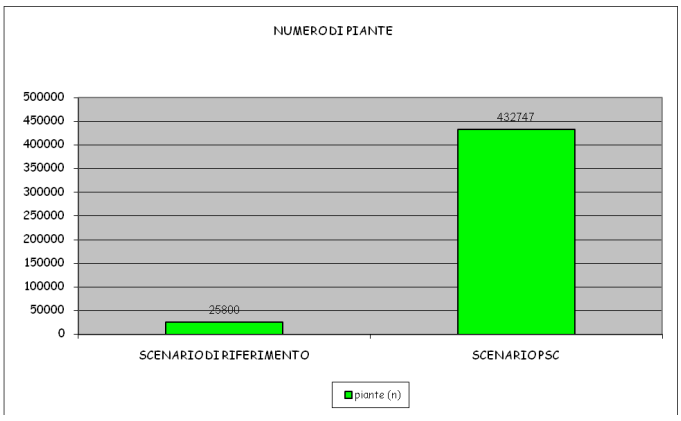


COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA

SCENARIO DI RIFERIMENTO	
RIMBOSCHIMENTI RETE ECOLOGICA ESISTENTE	
superficie (ha)	1.7
piante (n)	3066.0
INTERVENTI DI CONSERVAZIONE	
superfici (ha)	28.4
piante (n) (800 piante/ha)	22734.0
TOTALE	
superfici boscate (ha)	**30.1**
piante (n)	**25800**
Superficie territoriale (ha)	3659.1
Indice boscosità	**0.8**

SCENARIO PSC	
INTERVENTI DI COMPLETAMENTO	
superficie (ha)	128.6
piante (n) (800 piante/ha)	102915.4
INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO	
superfici (ha)	412.3
piante (n) (800 piante/ha)	329832.0
TOTALE	
superfici boscate (ha)	**540.9**
piante (n)	**432747**
Superficie territoriale (ha)	3659.1
Indice boscosità	**14.8**





L'analisi svolta sull'evoluzione dell'indicatore ha evidenziato un *netto incremento* delle superfici boscate e di conseguenza dell'indice di boscosità nello scenario di realizzazione delle previsioni del PSC, sia per l'intera Associazione (da un indice pari a 1.3% ad uno di 6.3%) che per i singoli territori comunali: in particolare il comune di Anzola si segnala per il passaggio da un indice pari a 0.8% ad uno di 14.8%.

La qualità ambientale e il sistema delle connessioni

Il piano può incidere sulla rete Natura 2000 e più in generale sulla rete ecologica non solo in termini negativi per la previsioni di trasformazione di destinazione d'uso dei suoli o per la realizzazione di nuove infrastrutture, ma anche in termini positivi, laddove le NTA e il RUE incentivano interventi di riqualificazione ambientale per la compiuta realizzazione della rete ecologica e per il miglioramento, o la creazione ex novo, di nodi e corridoi ecologici fra i siti della rete.

Per un'analisi dell'influenza complessiva del piano, utilizzabile in termini di bilancio ambientale del piano, si è fatto riferimento a un modello di valutazione sintetico fondato sul concetto di qualità ambientale, quale indicatore di sintesi di aspetti multiformi quali il grado di naturalità e le valenze naturalistiche delle risorse territoriali, nonché degli elementi di pressione antropica su tali risorse. Tale modello valutativo era già stato applicato ex ante in fase di redazione del quadro conoscitivo del piano, e pertanto può costituire un valido supporto per la valutazione dello scenario di piano.

Il modello di valutazione della qualità ambientale, in prima approssimazione, è stato elaborato sulla base dei dati geografici disponibili. Il procedimento generale di valutazione si basa sulla definizione di un indice sintetico di qualità ambientale, derivato dalla valutazione di tipologia di uso del suolo (in termini di attitudine di ciascuna classe a sostenere una biocenosi più o meno complessa), e dalla successiva valutazione dell'effetto di specifici detrattori ambientali (intesi come fattori di pressione antropica sugli ecosistemi) e di eventuali elementi di pregio ambientale (emergenze floristiche, faunistiche, vegetazionali, ecc.).

Il procedimento di calcolo dell'indice di qualità ambientale si fonda sull'assunto che ad ogni classe di uso del suolo possa essere assegnato un valore di qualità ambientale V' in funzione del grado di complessità e naturalità della biocenosi potenzialmente ospitata dalla classe stessa, secondo un approccio oramai consolidato (Ubaldi, 1978; Mariotti, 1989). Tale valore è stato espresso sinteticamente su una scala cardinale compresa fra 0 e 100, riportato schematicamente nel seguente grafico (grafico 5.4.8). Tale punteggio è stato successivamente normalizzato fra 0 e 70, lasciando l'assegnazione del restante 30% del punteggio alla valutazione degli eventuali fattori positivi dovuti alla presenza di elementi di pregio ambientale.

Il valore di qualità, uguale per tutti gli elementi cartografici appartenenti ad una stessa classe, è stato successivamente modificato in funzione dei rapporti di contiguità spaziale con tessere di altre classi, e dell'influenza reciproca esercitata da ciascuna patch sulle patch contigue in corrispondenza delle fasce ecotonali. L'immagine ottenuta dalla semplice assegnazione precedente è stata trattata con un filtro *low pass* a finestra mobile. L'applicazione del filtro crea una nuova immagine in cui il valore di ciascun pixel dipende dal valore del pixel nell'immagine originaria e dai valori dei pixel immediatamente adiacenti. In pratica, l'applicazione del filtro consente di valutare gli effetti di interazione fra tessere adiacenti, incrementando o diminuendo il valore di qualità in corrispondenza delle fasce ecotonali.

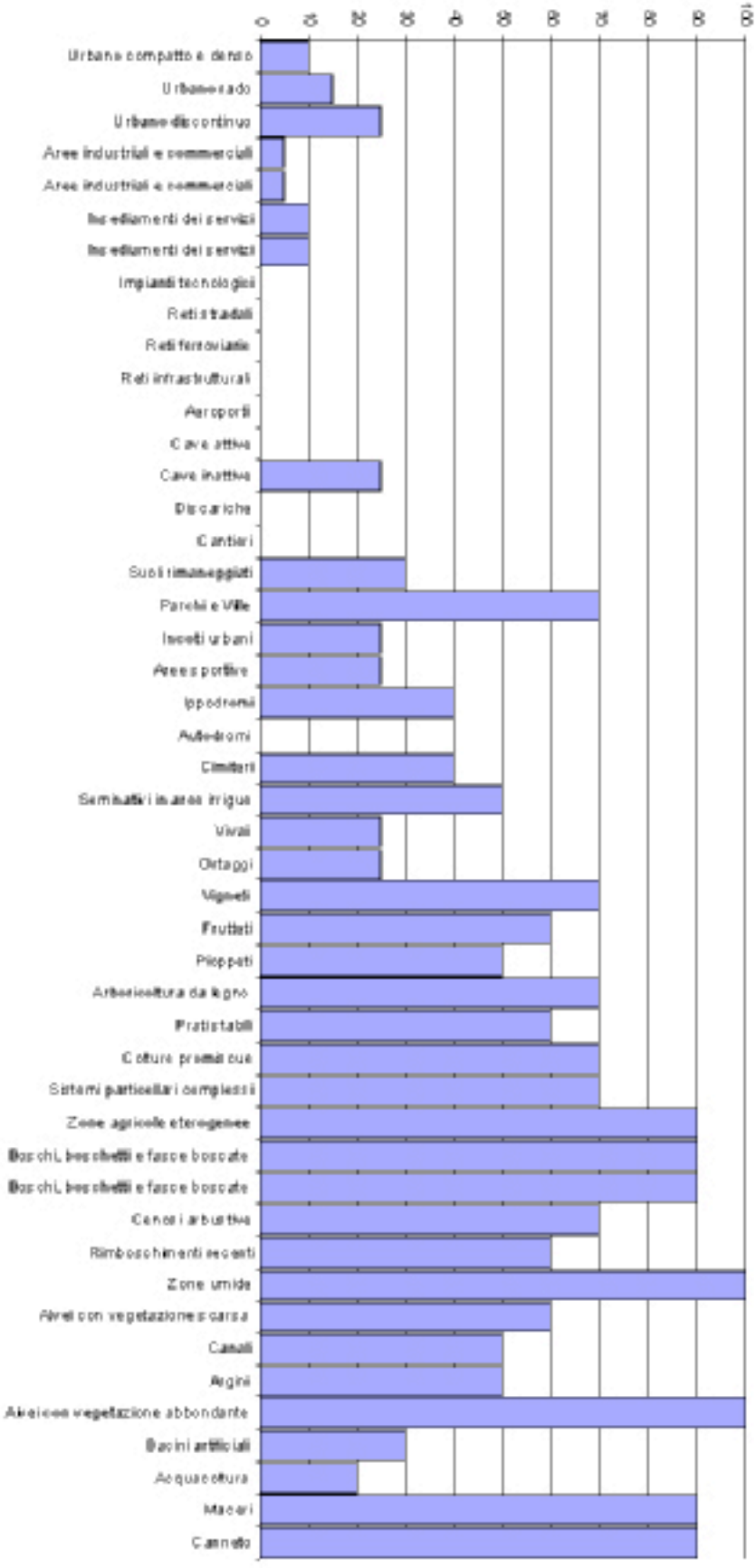


Grafico. 5.4.8 – Valori di qualità assegnati alle classi di uso del suolo.

Le condizioni di adiacenza sono determinate dalle dimensioni della finestra di scansione (o kernel); in questo caso, è stata utilizzata una finestra di scansione di 5x5 pixel, applicata ad un'immagine originaria con risoluzione a terra del pixel pari a 25 m. Pertanto, il valore di ogni pixel dipende dai valori di V' compresi in un intorno di 1,56 ha attorno al pixel stesso.
Tutte le operazioni di cui sopra sono state compiute per due scenari:

- Lo stato attuale definito dalla cartografia di suo del suolo;
- Lo scenario di piano, derivato dallo stato attuale mediante la simulazione delle trasformazioni di uso del suolo previste dal PRG vigente e le possibili trasformazioni del PSC, delle infrastrutture di progetto e dalla simulazione dei miglioramenti ambientali previsti dal PSC per gli ambiti di rete ecologica.

Il mosaico di uso del suolo è stato modificato assumendo le trasformazioni di uso del suolo dovute sia al completamento del PRG vigente, sia alle previsioni del PSC; in particolare, mediante operazioni successive di overlay con la carta di uso del suolo, sono state stimate le modifiche dovute alla compiuta realizzazione degli ambiti AC_3, AC_4, AP_3 e AP_4 del PRG vigente, nonché degli ambiti ARS, ARR, APR, APC e APG del PSC e delle principali dotazioni ecologiche (DOT_E) descritte dalla cartografia del RUE. Alle modifiche di uso del suolo corrispondono pertanto delle modifiche dei punteggi originari del valore V'.
In secondo luogo, è stato considerato che le NTA e il RUE promuovono la compiuta realizzazione della rete ecologica, mediante meccanismi perequativi e/o premiali, per cui la realizzazione delle opere di urbanizzazione e infrastrutturazione dovrebbero essere contestualmente accompagnate da misure di riqualificazione ambientale degli ambiti di rete ecologica.
Sono stati pertanto individuati gli ambiti di rete (nodi e corridoi) classificati come elementi "*di completamento*" della rete, corrispondenti agli ambiti laddove "[…] *siano da prevedersi come nuove realizzazioni o manchino di intere componenti ambientali oppure di parti significative di queste e necessitino, quindi, di azioni di rinaturazione con la realizzazione di nuovi spazi destinati ad ospitare uno o più habitat o interi ecosistemi*". In questi casi, dal momento che si tratta della realizzazione di neo-ecosistemi, lo scenario di piano prevede una variazione brusca del valore V' di qualità ambientale, dovuta al cambiamento di destinazione d'uso dei suoli, che assumeranno valori elevati connessi con la realizzazione dei nuovi ecosistemi. A ciascun nodo/corridoio di completamento è stato perciò attribuito un valore molto elevato di V' (90).
Gli elementi "*di miglioramento*", viceversa, sono elementi che "*pur essendo già strutturati, la loro funzionalità non risulti completa rispetto alle potenzialità possedute dagli habitat presenti e si possano, quindi, configurare azioni (strutturali e gestionali) tese all'arricchimento e alla funzionalità degli ecosistemi presenti*"; in questo caso, dunque, è stato previsto un incremento del valore di qualità V' legato al miglioramento conseguibile in funzione dello stato attuale, mediante l'applicazione di un fattore di incremento di V'. Questo doveva essere necessariamente più elevato per gli ambiti con basso grado di qualità ambientale attuale, dove il miglioramento conseguibile è proporzionalmente maggiore, e minore negli ambiti caratterizzati già da un grado più elevato di qualità ecologica.

Il fattore di incremento è stato perciò attribuito in funzione del valore attuale di V' mediante la seguente equazione:

$$\psi = e^{0.7515 \ln V' + 3.2793}$$

Il fattore fi moltiplicato per il valore attuale di V' fornisce il valore di V' per lo scenario di piano.

Nelle seguenti immagini rappresentate in figura 5.4.5 sono raffigurate le matrici di V' nei due scenari sopra descritti.

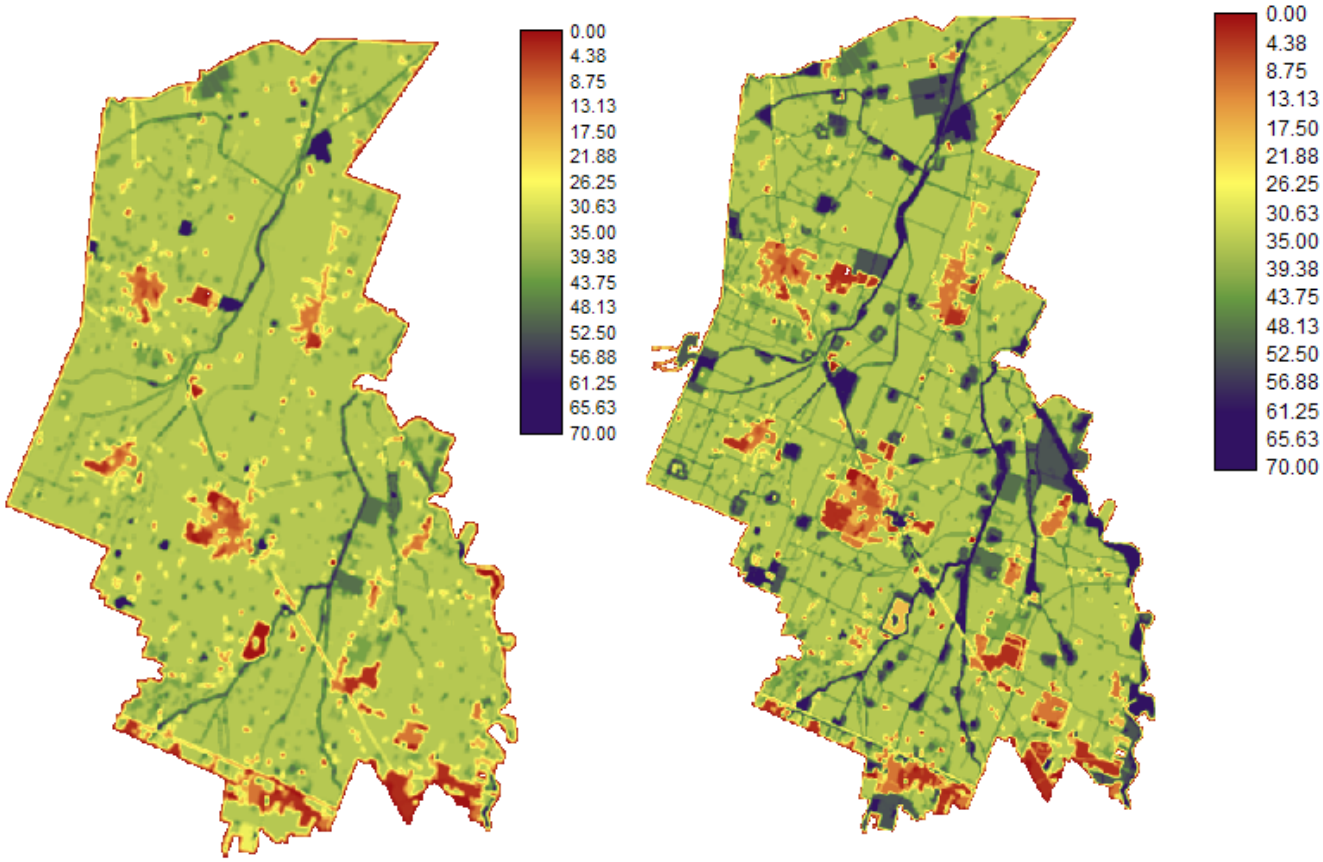


Fig. 5.4.5 –Matrice dei valori V' prodotta nell'ambito del quadro conoscitivo del PSC, relativa allo stato attuale (a sinistra) e matrice di V' nello scenario di attuazione del PSC (a destra):

Una volta compiuto questo passaggio, sono stati valutati sia gli eventuali elementi di pregio ambientale, sia gli eventuali detrattori.
Quali elementi che incrementano la qualità ambientale nell'intorno della location in cui si trovano sono stati considerati: singoli alberi di dimensioni notevoli; filari alberati; piantate; siepi campestri; emergenze floristiche; emergenze faunistiche; emergenze geomorfologiche.
Per ciascuno di questi elementi è stata creata un'immagine di distanza (Figura 5.4.6), successivamente standardizzata fra i valori di 1 (*location* a distanza tale da non risultare influenzate dall'elemento considerato) e 1,30 (valore massimo assegnato alle *location* immediatamente adiacenti l'elemento, e pertanto influenzate in misura massima). Le immagini standardizzate sono state infine combinate con un semplice modello additivo (*linear* combination, Eastman, 1995) in un'unica matrice *raster* che rappresenta il valore del coefficiente k che quantifica l'influenza complessiva degli elementi di pregio ambientale.
In questo caso, la matrice dei valori di k rimane inalterata nello scenario di piano.

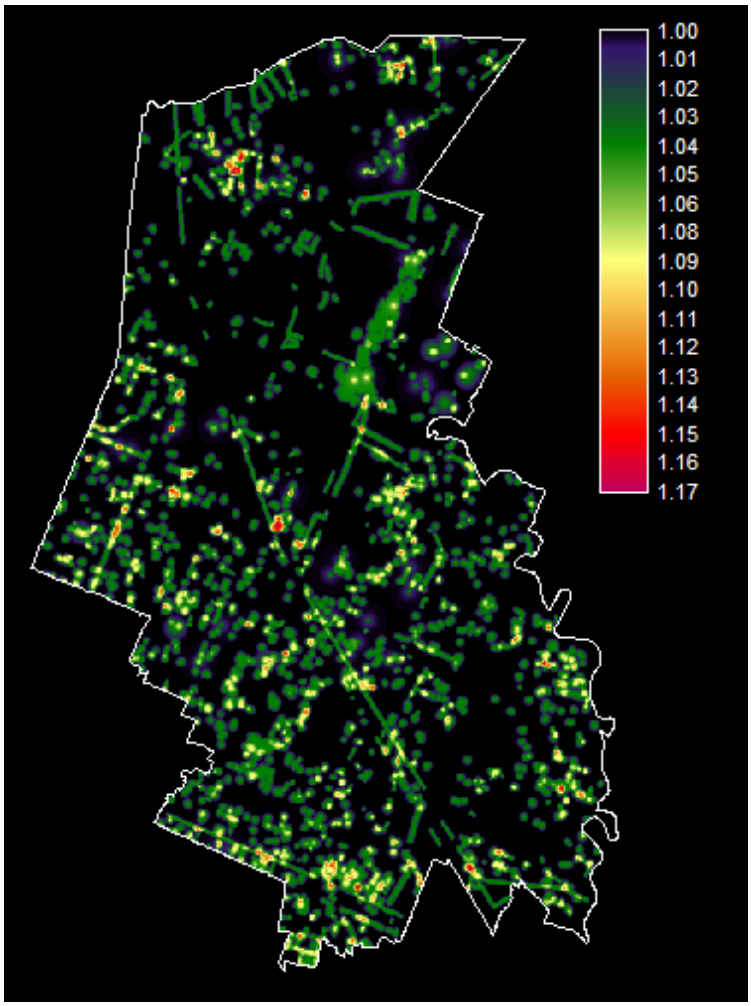


Fig. 5.4.6 – *Matrice dei coefficienti k correlati agli elementi di pregio ambientale.*

Infine, è stato considerato l'effetto di detrattore ambientale connesso alle reti infrastrutturali, quali rete stradale e ferroviaria. A questo scopo sono state prodotte varie immagini, corrispondenti rispettivamente alla distanza dalle strade (differenziate in funzione della categoria: statale, provinciale o comunale) e alla distanza dalla ferrovia. Ciascuna immagine è stata standardizzata in modo da assegnare un coefficiente *p* pari a 0.7 per i punti immediatamente adiacenti alle infrastrutture, e progressivamente crescente al crescere della distanza dall'infrastruttura, fino a un valore massimo di 1 per le aree non disturbate. Per la valutazione delle distanze limite oltre le quali l'effetto di disturbo dovuto alle infrastrutture può essere considerato nullo si è fatto riferimento ai dati esistenti in letteratura riguardo all'estensione della cosiddetta *road effect zone*, ossia l'area di influenza all'interno della quale si verificano effetti negativi sulle specie animali, sia a livello di individuo che di popolazione, assunte in questo caso come indicatore di qualità ambientale. Tale limite, secondo i dati riportati in Battisti *et al.* (2004) sulla base di un'ampia rassegna bibliografica, è stato considerato pari a 1.000 m per le infrastrutture di maggior impatto, pari a 500 m per le principali direttrici della viabilità (strade statali), e a distanze progressivamente inferiori per la viabilità delle categorie inferiori.
Nello scenario di piano sono state inserite le previsioni di nuove infrastrutture, elaborate seguendo gli stessi passi compiuti per la viabilità esistente (Fig. 5.4.7).

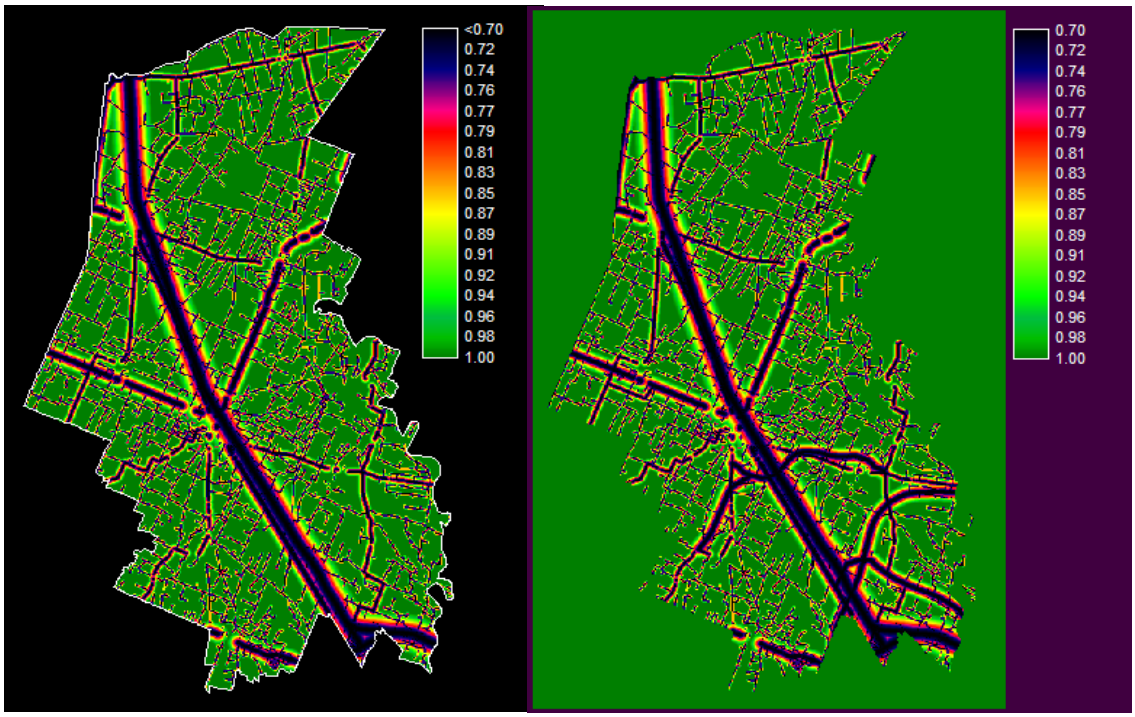


Fig. 5.4.7 – *Valori del coefficiente di riduzione p relativo ai fattori di pressione allo stato attuale (a sinistra) e nello scenario di piano (a destra).*

I valori dei coefficienti *p* sono stati assegnati normalizzando le immagini di distanza mediante una funzione sigmoide crescente con valore minimo pari a 0.7 e valore massimo pari a 1. Il valore finale del coefficiente *p* (ossia del coefficiente di riduzione della qualità ambientale in funzione dei fattori di pressione) è stato ottenuto con l'applicazione congiunta delle tecniche di *linear combination* e *Ordered Weight Average* (Eastman, 1995), che hanno consentito di ponderare i valori dei coefficienti dei singoli fattori di pressione e di assegnare a ciascun *pixel* il valore di *p* più restrittivo.
La matrice relativa alla qualità ambientale (riportata in Fig.5.4.8) moltiplicata per le matrici dei coefficienti *k* (0) e *p* (0) ha prodotto l'immagine finale relativa all'indice di qualità ambientale V, riportata in Fig. 5.4.8.

Analisi GAP

L'analisi GAP è stata effettuata sulla base della carta di qualità ambientale. Sebbene non si tratti di una *gap analysis* in senso stretto, poiché non compara valori idoneità ambientale per singole specie o *taxa*, è stata ritenuta comunque indicativa dello status di conservazione delle risorse naturali sul territorio in esame, in quanto l'indice di qualità ambientale è stato costruito sottendendo aspetti connessi con la complessità delle biocenosi e con le potenziali fonti di disturbo. L'analisi è stata realizzata comparando i valori di qualità ambientale nell'intera area di studio con i valori delle sole aree Natura 2000 (SIC e ZPS) e con quelli degli elementi della rete ecologica implementata a scala locale dal PSC e conforme alla Rete Ecologica Provinciale definita dal PTCP della Provincia di Bologna.
Già la semplice sovrapposizione della carta di qualità ambientale con gli elementi della rete ecologica individuata nel PTCP mostra una buona corrispondenza fra nodi ecologici e aree a più elevato valore di qualità, indicando una buona copertura normativa a tutela del sistema di risorse ambientali; inoltre, i corridoi principali, impostati sul reticolo idrografico principale, corrispondono agli elementi lineari di maggiore qualità.

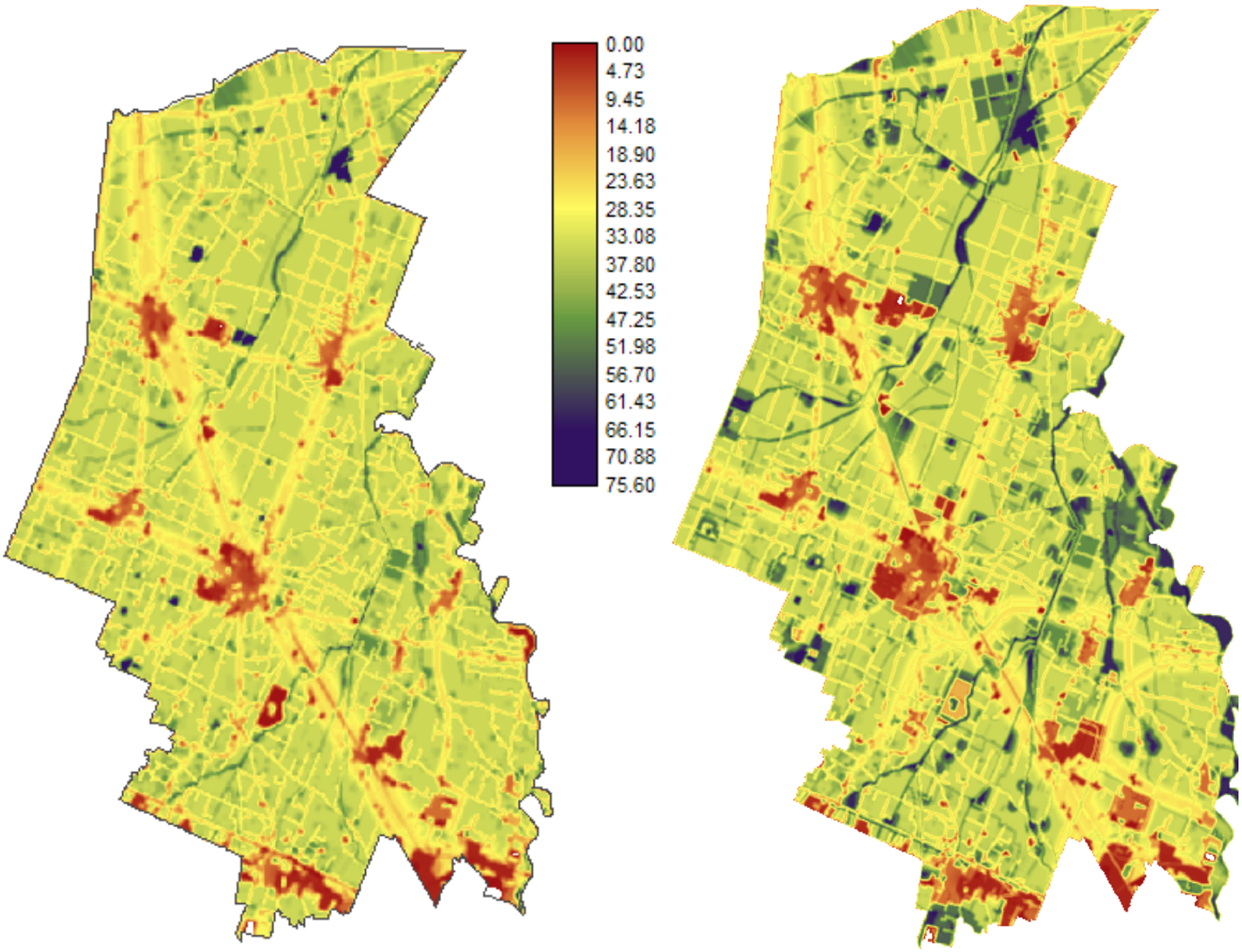


Fig. 5.4.8 – *Matrice di qualità ambientale allo stato attuale (a sinistra) e nello scenario di piano (a destra).*

In Fig.5.4.9 sono riportati i valori medi di qualità ambientale per l'intera area di studio, per le aree Natura 2000 e per gli elementi della rete ecologica allo stato attuale (scenario 0) e nello scenario di piano (scenario PSC).

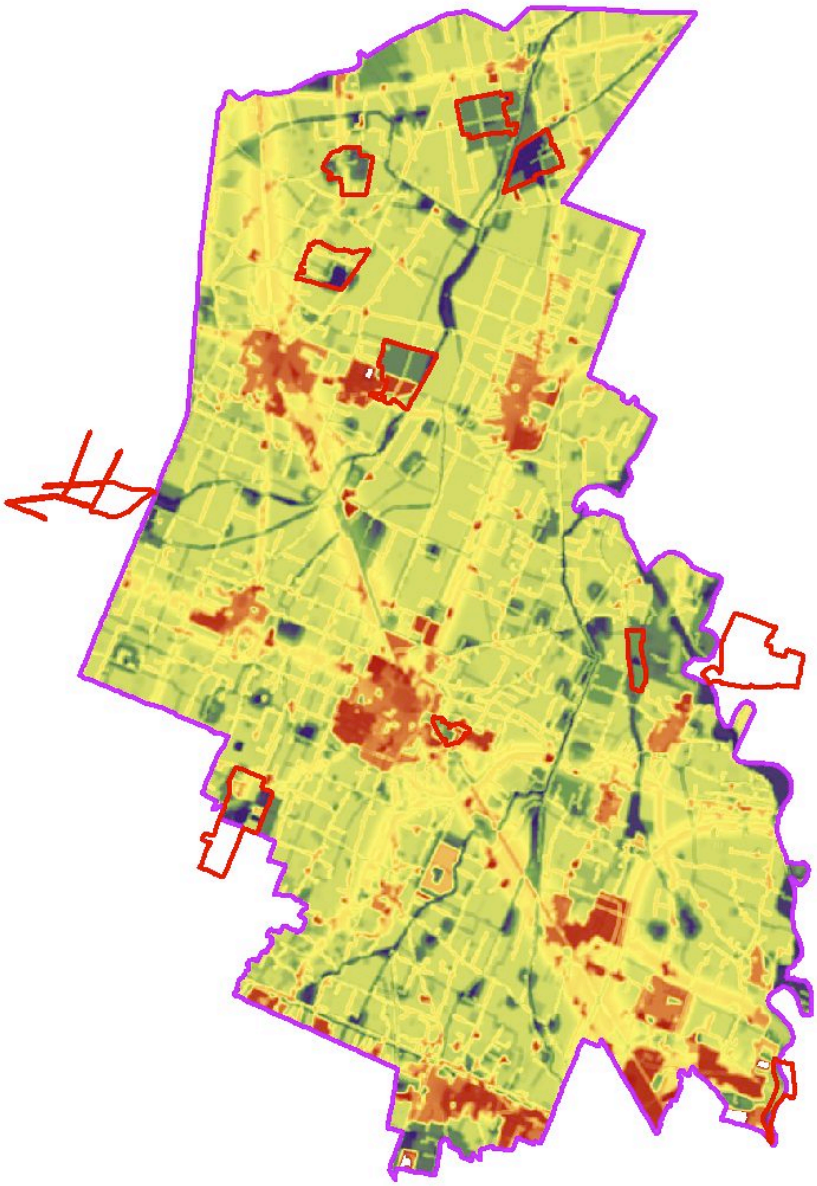


Fig. 5.4.9 – *Sovrapposizione fra carta della qualità ambientale e siti della Rete Natura 2000.*

I dati di Fig.5.4.9 e in grafico evidenziano un incremento del valore medio di qualità ambientale all'interno dei siti della Rete Natura 2000 del 17%, incremento che diverrà effettivo, ovviamente, nel caso che all'interno di tutti gli elementi della rete ecologica (nodi di miglioramento e di completamento, corridoi di miglioramento e di completamento, e zone di rispetto) fossero realizzati gli interventi di miglioramento ambientale promossi dal PSC, nelle modalità descritte nell'"*Abaco di riferimento generale per la realizzazione della rete ecologica*", allegato alle NTA del PSC.

		V Media			
		Scenario 0	Scenario PSC	ΔV	ΔV %
Area di studio		30.84	32.83	1.99	6%
Rete Natura 2000		38.89	45.33	6.44	17%
Rete ecologica	nodi complessi	28.53	32.71	4.19	15%
	zone di rispetto dei nodi complessi	32.36	47.98	15.63	48%
	nodi semplici	30.76	47.53	16.77	55%
	zone di rispetto dei nodi semplici	32.43	46.38	13.94	43%
	corridoi principali	29.23	36.15	6.92	24%
	corridoi locali	27.96	33.29	5.33	19%

Tab. 5.4.9 – *Valori medi di qualità ambientale nei due scenari e relative variazioni.*

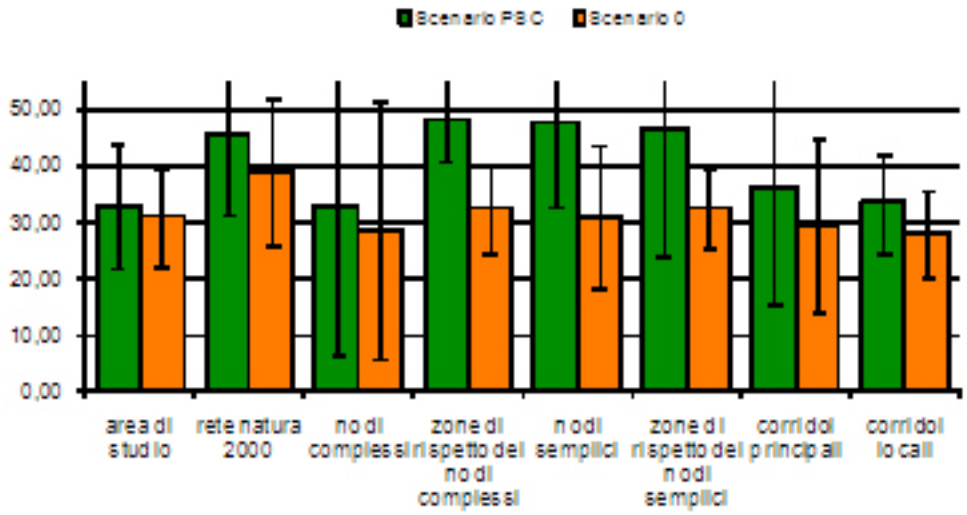


Grafico. 5.4.9 – *Valori medi di qualità ambientale e relative deviazioni standard nei due scenari.*

I dati evidenziano un incremento del valore medio di V di +6% sull'intera area dell'associazione Terre d'Acqua, con incrementi più marcati per le porzioni di territorio comprese nelle zone di rispetto dei nodi (+48% per i nodi complessi e +43% per i nodi semplici) e di ben +55% per i nodi semplici, categoria di elementi della rete in cui prevalgono i nodi di completamento, e laddove sarà pertanto possibile realizzare il maggiore differenziale di qualità ecosistemica rispetto allo stato attuale. L'incremento è invece più contenuto per i nodi complessi (+15%), dove prevalgono necessità puramente conservative. Il ridotto incremento del valore medio di V per i nodi complessi è anche influenzato dalla riduzione netta che il modello registra per il nodo dei bacini dell'ex zuccherificio di Crevalcore, per il permanere della previsione di PRG di possibile trasformazione dell'area; per quanto improbabile e verosimilmente irrealizzabile sotto il profilo normativo, la designazione dell'area come AP_3 è stata mantenuta nel modello, al fine di evidenziarne l'incoerenza con gli atti successivi di pianificazione e la necessità di sanarla, prendendo atto nel RUE del nuovo status dell'ambito, connesso con la classificazione come Area di Riequilibrio Ecologico e come ZPS.
Dalla cartografia in 0 risulta inoltre come la piena attuazione del PSC comporti un significativo incremento delle connessioni fra i siti, sia per la realizzazione di nuovi corridoi sia per il rafforzamento e il miglioramento dei corridoi esistenti.
Infine, i dati sono stati anche elaborati disaggregati per Comune (Tab. 5.4.10).

	V media		
Comune	Scenario 0	Scenario PSC	V %
Crevalcore	32.20	34.11	+6%
San Giovanni	30.40	31.63	+4%
Sant'Agata	31.46	33.64	+7%
Anzola	29.27	32.27	+10%
Sala Bolognese	32.20	35.61	+11%
Calderara	28.02	29.66	+6%

Tab. 5.4.10 – *Valori medi di qualità ambientale per Comune*

Per una migliore comprensione del dato, sono riportate (Grafico 5.4.10) anche le superfici dei diversi elementi della rete ecologica implementata dal PSC per ciascun Comune.

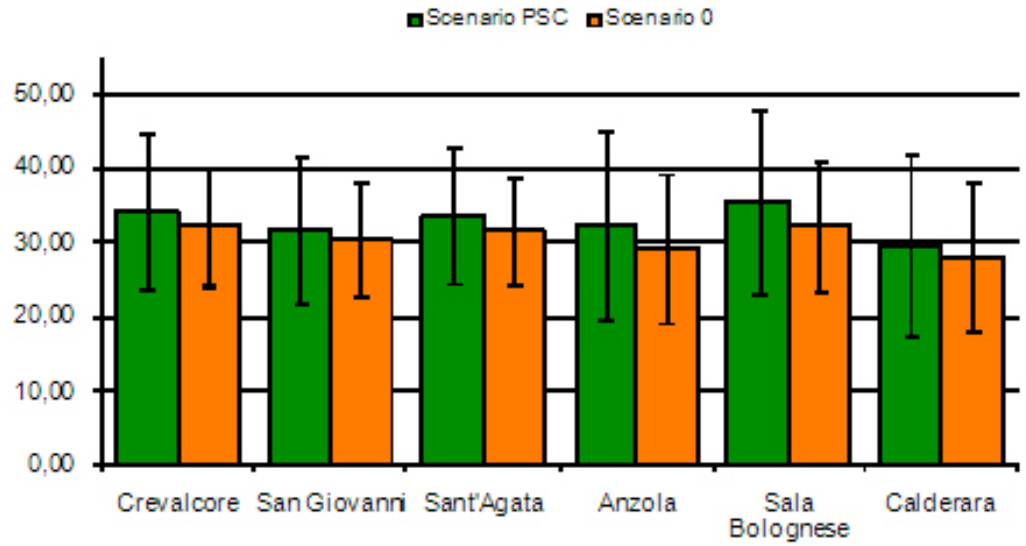


Grafico 5.4.10 – *Valori medi di qualità ambientale e relative deviazioni standard nei due scenari, disaggregati per Comune.*

	Nodi complessi	Zone di rispetto dei nodi complessi	Nodi semplici	Zone di rispetto dei nodi semplici	Corridoi principali	Corridoi locali
Crevalcore	144.94	497.94	246.69	392.69	236.75	
San Giovanni	141.19	72.94	362.31	441.56	214.69	
Sant'Agata	71.00	25.75	77.69	149.06	52.69	
Anzola	94.19	93.31	81.25	163.31	94.75	48.13
Sala Bolognese	61.81	300.56	235.94	158.81	347.75	
Calderara	35.88	117.50	126.50	116.19	120.38	

Tab. 5.4.11 – *Superfici (in ha) dei diversi elementi della rete ecologica disaggregati per Comune. Non sono compresi gli elementi lineari della rete.*

5.5 Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale con riferimento al sistema delle dotazioni territoriali

Questo capitolo della Valsat ha la finalità di procedere ad una valutazione quantitativa relativamente al tema delle dotazioni territoriali, valutando gli effetti complessivi del piano sulla base di un confronto tra la situazione attuale di riferimento e lo scenario conseguente all'attuazione del PSC. Qui di seguito, partendo da una analisi dello stato di fatto, vengono valutati non solo in ordine quantitativo ma anche qualitativo, gli effetti delle previsioni di trasformazione dovute alle scelte del piano.

Analisi dello stato di fatto

Il PSC, sulla base delle analisi effettuate nell'ambito del Quadro Conoscitivo, valuta che il sistema delle dotazioni esistenti sia adeguatamente strutturato sulla base della schedatura di ciascuna attrezzatura di servizio esistente nel territorio comunale (cfr. Qc.4/A1 Schede Dotazioni Territoriali).

Il PSC assume come riferimento, per la determinazione delle quote di aree per attrezzature e spazi collettivi, i valori indicati all'art. A-22 dell'Allegato alla LR 20/2000 fissati per l'insieme degli insediamenti residenziali in *30 mq per ogni abitante effettivo e potenziale del comune*.

Il PSC assume inoltre, come riferimento, per la determinazione delle quote di aree per attrezzature e spazi collettivi, i valori indicati all'art. A-24 dell'Allegato alla LR 20/2000 e quelli indicati all'art. 10.5 del PTCP, riferite al dimensionamento complessivo degli insediamenti esistenti e previsti dal PSC.

In particolare:

a) *per l'insieme degli insediamenti residenziali: 30 mq. per ogni abitante effettivo e potenziale del comune, intendendo, per abitanti effettivi e potenziali, l'insieme:*
   - *della popolazione effettiva del comune all'atto dell'elaborazione del piano, costituita dai cittadini residenti e dalla popolazione che gravita stabilmente sul comune, per motivi di studio, lavoro, o turismo ovvero per fruire dei servizi pubblici e collettivi ivi disponibili;*
   - *della popolazione potenziale, costituita dall'incremento della popolazione di cui alla lettera a) che è prevedibile si realizzi a seguito dell'attuazione delle previsioni del piano.*

   Il sistema delle dotazioni esistenti, come si evince dal Quadro Conoscitivo garantisce, già attualmente, un valore superiore ai 30 mq/abitante (valore obiettivo indicato dalla legge regionale e dall'art. 10.5 del PTCP). Ai fini di garantire uno standard elevato di qualità urbana dei nuovi insediamenti, i parametri delle dotazioni territoriali da associare alle nuove previsioni insediative residenziali del PSC (ambiti ARS e ARR) sono stabiliti nel modo seguente:
   - non meno di 70 mq ogni 100 mq di SU per verde pubblico attrezzato
   - non meno di 40 mq ogni 100 mq di SU per parcheggi pubblici,

b) *per l'insieme degli insediamenti ricreativi, ricettivi, direzionali e commerciali, 100 mq. per ogni 100 mq. di SU;*

   I parametri delle dotazioni territoriali da associare alle nuove previsioni insediative del PSC di tipo ricettivo, terziario e commerciale sono definiti nel modo seguente:
   - non meno di 30 mq ogni 100 mq di SU per verde pubblico attrezzato
   - non meno di 60 mq ogni 100 mq di SU per parcheggi pubblici.

c) *per l'insieme degli insediamenti produttivi, industriali, artigianali e per il commercio all'ingrosso, una quota non inferiore al 15% della superficie complessiva destinata a tali*

insediamenti.

I parametri delle dotazioni territoriali da associare alle nuove previsioni insediative del PSC di tipo produttivo sono definiti nel modo seguente:

- non meno di 30 mq ogni 100 mq di SU per verde pubblico attrezzato
- non meno di 50 mq ogni 100 mq di SU per parcheggi pubblici.

Nei sei comuni dell'associazione, rispetto alla popolazione residente (dati aggiornati a Dicembre 2006), la dotazione di aree pubbliche o per servizi pubblici per abitante, attuate o in corso di attuazione, raggiunge la cifra di circa 75 mq/ab. (si veda nella Relazione del PSC, capitolo 5.1 Dotazioni Territoriali il dettaglio di tutti gli spazi pubblici e attrezzature collettive presenti, articolato per tipologia e per località).
In termini quantitativi siamo quindi, già oggi ben al di sopra dell'obiettivo prescritto dalla legge urbanistica regionale (30 mq/ab). Non si evidenzia quindi alcun problema quantitativo in termini aggregati, mentre, naturalmente, ciò non esclude che permangono o si possono determinare nel tempo specifiche situazioni di inadeguatezza nel momento in cui si disaggregano le dotazioni esistenti per tipologie di servizio.
Più in dettaglio il quadro della dotazione di attrezzature di servizio esistenti nei sei comuni è la seguente:

Comune di Anzola dell'Emilia

11.337 abitanti al 31.12.2006	*Attrezzature di servizio esistenti o in corso di attuazione (con riferimento agli ab. al 2006)*	*Deficit/avanzo mq al 2006 (rispetto alla superficie minima da standard)*	*Deficit/avanzo mq al 2006 (rispetto ai 30 mq/ab)*
	mq	***mq***	***mq***
aree per istruzione dell'obbligo (res = 6 mq/ab)	59.043	*- 8.979*	-0,79
aree per attrezzature di interesse comune (res = 4 mq/ab)	69.321	*+23.973*	+2,12
aree per spazi pubblici attrezzati a parco, per il gioco e lo sport (standard = 16 mq/ab)	588.623	*+407.231*	+35,92
aree per parcheggi (standard = 4 mq/ab)	168.971	*+123.623*	+10,90
Totale	***885.958***	***+545.848***	***+48,15***

Comune di Calderara di Reno

12.700 abitanti al 31.12.2006	*Attrezzature di servizio esistenti o in corso di attuazione (con riferimento agli ab. al 2006)*	*Deficit/avanzo mq al 2006 (rispetto alla superficie minima da standard)*	*Deficit/avanzo mq al 2006 (rispetto ai 30 mq/ab)*
	mq	***mq***	***mq***
aree per istruzione dell'obbligo (res = 6 mq/ab)	61.211	*-14.989*	-1.18
aree per attrezzature di interesse comune (res = 4 mq/ab)	37.777	*-13.023*	-1,02
aree per spazi pubblici attrezzati a parco, per il gioco e lo sport (standard = 16 mq/ab)	556.107	*+352.907*	+27,79
aree per parcheggi (standard = 4 mq/ab)	146.863	*+96.063*	+7,56
Totale	***801.958***	***+420.958***	***+33,15***

Comune di Crevalcore

12.665 abitanti al 31.12.2006	*Attrezzature di servizio esistenti o in corso di attuazione (con riferimento agli ab. al 2006)*	*Deficit/avanzo mq al 2006 (rispetto alla superficie minima da standard)*	*Deficit/avanzo mq al 2006 (rispetto ai 30 mq/ab)*
	mq	***mq***	***mq***
aree per istruzione dell'obbligo (res = 6 mq/ab)	124.530	*+48.540*	+3,83
aree per attrezzature di interesse comune (res = 4 mq/ab)	65.716	*+15.056*	+1,19
aree per spazi pubblici attrezzati a parco, per il gioco e lo sport (standard = 16 mq/ab)	483.404	*+280.764*	+22,17
aree per parcheggi (standard = 4 mq/ab)	157.907	*+107.247*	+8,47
Totale	***831.557***	***+451.607***	***+35,66***

Comune di Sala Bolognese

7.283 abitanti al 31.12.2006	*Attrezzature di servizio esistenti o in corso di attuazione (con riferimento agli ab. al 2006)*	*Deficit/avanzo mq al 2006 (rispetto alla superficie minima da standard)*	*Deficit/avanzo mq al 2006 (rispetto ai 30 mq/ab)*
	mq	***mq***	***mq***
aree per istruzione dell'obbligo (res = 6 mq/ab)	30.469	*-13.229*	-1,82
aree per attrezzature di interesse comune (res = 4 mq/ab)	50.315	*+21.183*	+2,91
aree per spazi pubblici attrezzati a parco, per il gioco e lo sport (standard = 16 mq/ab)	266.677	*+150.149*	+20,62
aree per parcheggi (standard = 4 mq/ab)	88.877	*+59.745*	+8,20
Totale	***436.338***	***+217.848***	***+29,91***

Comune di San Giovanni in Persiceto

25.221 abitanti al 31.12.2006	*Attrezzature di servizio esistenti o in corso di attuazione (con riferimento agli ab. al 2006)*	*Deficit/avanzo mq al 2006 (rispetto alla superficie minima da standard)*	*Deficit/avanzo mq al 2006 (rispetto ai 30 mq/ab)*
	mq	***mq***	***mq***
aree per istruzione dell'obbligo (res = 6 mq/ab)	*246.750*	+95.424	+3.78
aree per attrezzature di interesse comune (res = 4 mq/ab)	336.575	*+235.691*	+9,35
aree per spazi pubblici attrezzati a parco, per il gioco e lo sport (standard = 16 mq/ab)	1.351.319	*+947.783*	+37,58
aree per parcheggi (standard = 4 mq/ab)	363.910	*+263.026*	+10,43
Totale	***2.298.554***	***+1.541.924***	***+61,14***

Comune di Sant'Agata Bolognese

6.558 abitanti al 31.12.2006	*Attrezzature di servizio esistenti o in corso di attuazione (con riferimento agli ab. al 2006)*	*Deficit/avanzo mq al 2006 (rispetto alla superficie minima da standard)*	*Deficit/avanzo mq al 2006 (rispetto ai 30 mq/ab)*
	mq	***mq***	***mq***
aree per istruzione dell'obbligo (res = 6 mq/ab)	*55.947*	+16.599	+2.53
aree per attrezzature di interesse comune (res = 4 mq/ab)	26.700	*+468*	+0,7
aree per spazi pubblici attrezzati a parco, per il gioco e lo sport (standard = 16 mq/ab)	247.196	*+142.268*	+21,69
aree per parcheggi (standard = 4 mq/ab)	70.682	*+44.450*	+6,78
Totale	***400.525***	***+203.785***	***+31,07***

La Valutazione quantitativa/qualitativa

Per quanto concerne le dotazioni quantitative, va osservato che i sei comuni dell'associazione si presentano nel complesso con valori ben al di sopra dei suddetti parametri, con pochissime carenze presenti nelle aree per l'istruzione dell'obbligo e comunque di entità non rilevanti.

Il tema delle dotazioni territoriali non si pone in termini quantitativi ma piuttosto in termini qualitativi: il raggiungimento dello standard minimo, infatti, non garantisce di per sé una qualità complessiva del sistema dei servizi offerti dal Comune. Le politiche per i servizi e le attrezzature collettive oggi riguardano prevalentemente la qualità dell'offerta, la messa a sistema delle aree pubbliche (anche in funzione della creazione di una rete con il sistema dei servizi privati) e gli aspetti gestionali. Ed è per questo che il PSC ha come scopo quello di ricercare una migliore e maggiore distribuzione delle dotazioni stesse all'interno degli ambiti urbani dei capoluoghi e delle frazioni. Si ritiene che le aree libere siano da impegnare in modo prioritario per un distribuzione dei servizi che riequilibri le dotazioni esistenti del comune, specialmente per quanto riguarda i servizi di base come il verde pubblico e i parcheggi. A tal fine, sarà il POC a fissare le dotazioni da assicurare in ciascun comparto di attuazione per nuovi insediamenti residenziali o produttivi in misura anche superiore a quella fissata come valore minimo dalle NTA del PSC.

Dal punto di vista insediativo il PSC individua gli ambiti di possibile trasformazione urbana dove concentrare i nuovi insediamenti residenziali e/o di servizio in corrispondenza dei sei capoluoghi e delle frazioni principali quali San Matteo della Decima, Budrie, Amola, Palata Pepoli, Padulle, Osteria Nuova, Longara, scegliendo di non ampliare gli agglomerati minori.

Con riferimento al dimensionamento previsto per ciascun comune si procede ad un confronto con la dotazione dei servizi attuali (vedi analisi stato di fatto) evidenziando eventuali situazioni critiche e indicando i principali obiettivi che il PSC pone in ciascun comune.

Comune di Anzola dell'Emilia

Comune di Anzola	*NUOVI ALLOGGI assegnati dal PSC negli ambiti ARS*	*SU (con 70 SU mq/alloggio assegnata)*	*Abitanti (considerando 2,195 abitanti per famiglia)*	*VP (70 mq/100 mq SU)**	*P (40 mq/100 mq SU)**
		mq		***mq***	***mq***
TOTALE	*1.096*	*76.720*	*2.405*	*53.704*	*30.688*

* Valore minimo

Anche se, nel complesso, il Comune di Anzola evidenzia un sistema di dotazioni territoriali superiore ai 30 mq/abitante previsti dalla LR 20/2000, si deve tuttavia rilevare, (rispetto ai parametri assunti come riferimento):

- una dotazione leggermente insufficiente del sistema scolastico dell'obbligo (-0,79 mq/ab). Ad Anzola l'incremento del numero di bambini è consistente specialmente sopra i 5 anni, quindi nei prossimi 15 anni saranno sollecitate soprattutto la scuola primaria (con un incremento del 30%circa) e la scuola secondaria di primo grado (con un aumento del 52%);
- un esubero di verde pubblico (+35,92 mq/ab contro i 16 mq/ab dello standard regionale;

Comune di Calderara di Reno

Comune di Calderara	*NUOVI ALLOGGI assegnati dal PSC negli ambiti ARS-ARR*	*SU (con 70 SU mq/alloggio assegnata)*	*Abitanti (considerando 2,06 abitanti per famiglia)*	*VP (70 mq/100 mq SU)**	*P (40 mq/100 mq SU)**
		mq		***mq***	***mq***
TOTALE	*500*	*35.000*	*1.098*	*24.500*	*14.000*

*Valore minimo

Anche se, nel complesso, il Comune di Calderara evidenzia un sistema di dotazioni territoriali superiori ai 30 mq/abitante previsti dalla LR 20/2000, si evidenzia:

- un deficit quantitativo del sistema scolastico dell'obbligo (-1.18 mq/ab). A Calderara l'incremento del numero di bambini è consistente soprattutto nella fascia 11-13 anni (con un aumento del 49%);
- una carenza rispetto allo standard di legge per quanto riguarda le aree per attrezzature di interesse comune (-1,02 mq/ab.).
- un esubero di verde pubblico (+27,79 mq/ab contro i 16 mq/ab dello standard regionale.

Comune di Crevalcore

Comune di Crevalcore	*NUOVI ALLOGGI assegnati dal PSC negli ambiti ARS-ARR*	*SU (con 70 SU mq/alloggio assegnata)*	*Abitanti (considerando 2,195 abitanti per famiglia)*	*VP (70 mq/100 mq SU)**	*P (40 mq/100 mq SU)**
		mq		***mq***	***mq***
TOTALE	*862*	*60.340*	*1.892*	*42.238*	*24.136*

Il dettaglio comunale evidenzia che Crevalcore abbonda di dotazioni territoriali, specialmente per quanto riguarda il verde pubblico, le attrezzature sportive (+22,17 mq/ab.) e le aree per parcheggi (+8,47 mq/ab.).
In riferimento alle proiezioni demografiche la scuola secondaria di primo grado sarà la tipologia maggiormente sollecitata (+30%).

Comune di Sala Bolognese

Comune di Sala Bolognese	*NUOVI ALLOGGI assegnati dal PSC negli ambiti ARS-ARR*	*SU (con 70 SU mq/alloggio assegnata)*	*Abitanti (considerando 2,195 abitanti per famiglia)*	*VP (70 mq/100 mq SU)**	*P (40 mq/100 mq SU)**
		mq		***mq***	***mq***
TOTALE	*566*	*39.620*	*1.242*	*27.734*	*15.848*

Anche se, nel complesso, il Comune di Sala Bolognese evidenzia un sistema di dotazioni territoriali superiori ai 30 mq/abitante previsti dalla LR 20/2000, si evidenzia:
- un deficit quantitativo del sistema scolastico dell'obbligo (-1,82 mq/ab). A Sala Bolognese l'incremento del numero di bambini è consistente soprattutto nella fascia 11-13 anni (con un aumento del 50%circa);
- un'abbondanza di verde pubblico ed attrezzature sportive (+20,62 mq/ab.) e di aree per parcheggi (+8,20 mq/ab.).

Comune di San Giovanni in Persiceto

Comune di San Giovanni in Persiceto	*NUOVI ALLOGGI assegnati dal PSC negli ambiti ARS-ARR*	*SU (con 70 SU mq/alloggio assegnata)*	*Abitanti (considerando 2,195 abitanti per famiglia)*	*VP (70 mq/100 mq SU)**	*P (40 mq/100 mq SU)**
		mq		***mq***	***mq***
TOTALE	*4.192*	*293.440*	*9.200*	*205.408*	*117.376*

Il dettaglio comunale evidenzia che S. Giovanni abbonda di dotazioni territoriali, specialmente per quanto riguarda il verde pubblico, le attrezzature sportive (+37,58 mq/ab.), le aree per attrezzature comuni (+9,35 mq/ab.) e le aree per parcheggi (+10,43 mq/ab.).
In riferimento alle proiezioni demografiche la scuola secondaria di primo grado sarà la

tipologia maggiormente sollecitata (+30%).

Comune di Sant'Agata Bolognese

Comune di Sant'Agata Bolognese	*NUOVI ALLOGGI assegnati dal PSC negli ambiti ARS-ARR*	*SU (con 70 SU mq/alloggio assegnata)*	*Abitanti (considerando 2,195 abitanti per famiglia)*	*VP (70 mq/100 mq SU)**	*P (40 mq/100 mq SU)**
		mq		***mq***	***mq***
TOTALE	*494*	*34.580*	*1.084*	*24.206*	*13.832*

Nel complesso, il Comune di S. Agata evidenzia un sistema di dotazioni territoriali superiori ai 30 mq/abitante previsti dalla LR 20/2000.
Si evidenzia una dotazione decisamente superiore allo standard regionale per quanto riguarda le aree per verde pubblico (+21,69 mq/ab.) e le aree per parcheggi (+6,78 mq/ab.)

Nel complesso dell'Associazione il raffronto fra le dotazioni esistenti e in corso di attuazione e la superficie minima da standard, secondo le previsioni demografiche al 2021, evidenzia un valore-obiettivo (superficie minima da standard, corrispondente ai 30 mq/abitante) abbondantemente coperto dalle aree a servizio già esistenti.
Mentre non risulta facile dimensionare l'incremento di domanda per alcune tipologie di servizio (quali ad esempio le attrezzature di interesse comune, i servizi sportivi, culturali, per il tempo libero) le previsioni demografiche effettuate per stimare uno scenario temporale quindicennale (appositamente strutturate con una specifica analisi per fasce di età) forniscono indicazioni utili anche sulla possibile evoluzione tendenziale dell'utenza scolastica.
Nel merito delle aree per l'istruzione dell'obbligo risulta ormai poco significativo fare riferimento al valore 6 mq/abitante che era assunto come standard nella precedente legge urbanistica regionale ed era un valore riferito ad una composizione demografica molto diversa da quella attuale. Infatti il deficit non significa necessariamente che ci si trovi in una situazione di sottodotazione: è per questo che appare più utile un riferimento a valori di dotazione per ciascun tipo di scuola in relazione alla fascia di età corrispondente e agli eventuali incrementi previsti per ogni fascia di età.
Si sottolinea l'importanza che l'attuazione del PSC, attraverso i POC, assicuri la ricerca di una maggior qualità complessiva dei servizi, favorendo un riequilibrio distributivo entro il contesto urbano specialmente per quanto riguarda:

- i servizi di base come il verde pubblico e i parcheggi, valutando un rapporto di prossimità all'utenza che ne favorisca la fruizione;
- migliori condizioni di accessibilità anche ciclabile e pedonale ai poli scolastici e alle attrezzature di interesse comune;
- le previsioni di verde pubblico che vadano a rafforzare una rete fruitiva già esistente.

6. LA TABELLA "VERIFICA DI COERENZA"

Si riporta di seguito una tabella in cui è stata effettuata la "**Verifica di coerenza degli ambiti di trasformazione urbana con gli obiettivi di sostenibilità del PSC**" per tutti gli ambiti di trasformazione urbana residenziali (ARS e ARR), produttivi (APR) e terziario/commerciali (APC).

La tabella, per essere efficace, è necessariamente sintetica e riporta con un colore l'esito della verifica di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità del PSC:
- il colore verde indica la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità del PSC,
- il colore giallo indica la coerenza parziale con gli obiettivi di sostenibilità del PSC,
- il colore rosso indica la non coerenza con gli obiettivi di sostenibilità del PSC.

La tabella riporta un solo caso non coerente con gli obiettivi di sostenibilità del PSC (colore rosso) relativo ad una previsione derivante dal PRG pre-vigente (in base ad un accordo ex art. 18 della LR 20/2000), non necessariamente coerente con l'obiettivo di "perseguire un assetto territoriale ed urbanistico equilibrato" che il PSC si è dato, in coerenza con il PTCP.

Per ciascun ambito sono inoltre indicate, attraverso delle sigle, le politiche/azioni messe in campo dal PSC per ottenere tali obiettivi e gli indicatori che dovranno essere utilizzati nel monitoraggio per verificare l'efficacia dell'azione indicata dal PSC al fine ottenere gli obiettivi prefissati.

La tabella richiede necessariamente una legenda articolata, che pure si allega di seguito, che riporta, con apposite sigle, la relazione fra gli obiettivi e le specifiche politiche/azioni applicate dal PSC per il raggiungimento di tali obiettivi. Le politiche/azioni del PSC sono così distinte:
- con la sigla di colore azzurro, le politiche/azioni generali,
- con la sigla di colore rosa, le politiche/azioni specifiche sugli ambiti di trasformazione.

LEGENDA		**AZZURRO** politiche generali, **ROSA** norme sugli ambiti
OBIETTIVI SOSTENIBILITA'		AZIONI/POLITICHE PER GLI AMBITI CONCORRENTI AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'
1 ARIA	A - Riduzione delle emissioni dei gas serra	**1.A.1** utilizzo di energie alternative (cogenerazione trigenerazione solare termico solare fotovoltaico) incentivando l'autoproduzione di energia (assunto all'interno delle norme)
	B – Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni di inquinanti al di sotto di limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale	**1.B.1** Completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali e ciclopedonali in modo da creare una rete di adduzione anche di grande raggio al SFM (assunto all'interno delle norme)
		1.B.2 Ridisegnare l'offerta di TPL su gomma nei centri urbani che preveda l'aumento delle fermate interne (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		1.B.3 Completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali e ciclopedonali all'interno dei centri abitati al fine di creare una rete continua di collegamenti al pari della viabilità (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		1.B.4 Progettare il sistema di accessibilità ai nuovi insediamenti privilegiando la modalità ciclabili e la capillarità del TPL su gomma introducendo impedenze sul sistema di trasporto privato carrabile (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		1.B.5 Concorrere a ridurre la domanda di mobilità, attraverso la corretta localizzazione e progettazione in riferimento all'accessibilità del trasporto pubblico e piste ciclabili e attraverso un mix funzionale che qualifichi il nuovo insediamento è possa riequilibrare le dotazioni di servizi della zona interessata e contribuire così a ridurre le necessità di spostamento, al fine di compensare i nuovi carichi introdotti con le previsioni insediative (declinata nelle scelte localizzative e sugli usi ammessi dei nuovi ambiti)
		1.B.6 utilizzo di energie alternative (cogenerazione trigenerazione solare termico solare fotovoltaico) incentivando l'autoproduzione di energia (assunto all'interno delle norme)
	C - Migliore qualità dell'ambiente urbano	**1.C.1** Completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali e ciclopedonali in modo da creare una rete di adduzione anche di grande raggio al SFM (assunto all'interno delle norme)
		1.C.2 Ridisegnare l'offerta di TPL su gomma nei centri urbani che preveda l'aumento delle fermate interne (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		1.C.3 Completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali e ciclopedonali all'interno dei centri abitati al fine di creare una rete continua di collegamenti al pari della viabilità (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		1.C.4 Progettare il sistema di accessibilità ai nuovi insediamenti privilegiando la modalità ciclabili e la capillarità del TPL su gomma introducendo impedenze sul sistema di trasporto privato carrabile (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		1.C.5 Spostamento in aree meno sensibili di sorgenti di inquinamento (quali flussi stradali e attività produttive), che creano criticità acustiche e atmosferiche, in quanto localizzate in zone residenziali o vicino ad aree particolarmente sensibili, quali scuole o ospedali (declinata tramite i nuovi corridoi infrastrutturali)
		1.C.6 Concorrere a ridurre la domanda di mobilità, attraverso la corretta localizzazione e progettazione in riferimento all'accessibilità del trasporto pubblico e piste ciclabili e attraverso un mix funzionale che qualifichi il nuovo insediamento è possa riequilibrare le dotazioni di servizi della zona interessata e contribuire così a ridurre le necessità di spostamento, al fine di compensare i nuovi carichi introdotti con le previsioni insediative (Azione PSC: tutti gli ambiti residenziali hanno una percentuale di commerciale/terziario e sono localizzati nei centri principali (Capoluogo, Sorbara, Solara). Centri dotati di servizi e raggiungibili con TPL. Declinato anche nelle norme del PSC in riferimento agli usi ammessi)
		1.C.7 Nella progettazione e realizzazione dei nuovi insediamenti e delle nuove infrastrutture dovranno essere previste idonee fasce di ambientazione con l'inserimento di vegetazione e le eventuali opere di mitigazione acustica necessarie tra aree sensibili (residenze, scuole, ospedali…) e le sorgenti di impatto acustico ed atmosferico, come strade, ferrovie, aree industriali/commerciali (assunto nelle norme a carattere generale e nelle schede normative d'ambito)
		1.C.8 Nella scelta degli ambiti di espansione per usi residenziali o sensibili e nella loro declinazione normativa è da garantire una idonea distanza dalle possibili sorgenti di inquinamento , quali strade (con le modalità previste dell'art 6.4 coma 5 del PGQA e 13.5 del PTCP), ferrovia (con le modalità previste dell'art 13.5 del PTCP) e aree industriali/commerciali al fine di garantire gli spazi per la realizzazione di adeguate fasce di ambientazione (assunto nelle norme a carattere generale e nelle schede normative d'ambito)
		1.C.9 Analogamente, gli ambiti di espansione a carattere produttivo, artigianale o terziario dovranno garantire una adeguata zona di filtro dalle residenze e dagli usi sensibili al fine di garantire gli spazi per un corretto inserimento delle previsioni e la realizzazione di adeguate fasce di ambientazione (assunto nelle norme a carattere generale e nelle schede normative d'ambito)
		1.C.10 Per le infrastrutture stradali di progetto dovrà essere valutata nello specifico l'alternativa che garantisca il minor impatto in termini acustici e atmosferici e garantisca la maggiore distanza possibile dai ricettori residenziali, scuole, ospedali e prime classi acustiche in genere (con le modalità previste dell'art 6.4 coma 5 del PGQA e 13.5 del PTCP), al fine di garantire gli spazi per un corretto inserimento dell'opera e per la realizzazione di adeguate fasce di ambientazione (assunto nelle norme a carattere generale e nelle indicazioni sulle infrastrutture nelle schede valsat)
		1.C.11 Le norme di attuazione dei comparti dovranno prevedere che venga scelta l'alternativa più efficace in termini di inquinamento acustico ed atmosferico al fine di limitare il più possibile le opere di mitigazione, e declinerà quanto previsto dal PGQA in termini di emissioni civili e produttive (assunto nelle norme a carattere generale e nelle schede normative d'ambito)
		1.C.12 Utilizzo di energie alternative (cogenerazione trigenerazione solare termico solare fotovoltaico) incentivando l'autoproduzione di energia (assunto all'interno delle norme)

LEGENDA		**AZZURRO** politiche generali, **ROSA** norme sugli ambiti
OBIETTIVI SOSTENIBILITA'		AZIONI/POLITICHE PER GLI AMBITI CONCORRENTI AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'
LEGENDA		**AZZURRO** politiche generali, **ROSA** norme sugli ambiti
OBIETTIVI SOSTENIBILITA'		AZIONI/POLITICHE PER GLI AMBITI CONCORRENTI AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'
2 RUMORE	A -Ridurre o eliminare l'esposizione delle persone all'inquinamento	**2.A.1** Spostamento in aree meno sensibili di sorgenti di inquinamento (quali flussi stradali e attività produttive), che creano criticità acustiche e atmosferiche, in quanto localizzate in zone residenziali o vicino ad aree particolarmente sensibili, quali scuole o ospedali (declinata tramite i nuovi corridoi infrastrutturali)
		2.A.2 Nella progettazione e realizzazione dei nuovi insediamenti e delle nuove infrastrutture dovranno essere previste idonee fasce di ambientazione con l'inserimento di vegetazione e le eventuali opere di mitigazione acustica necessarie tra aree sensibili (residenze, scuole, ospedali…) e le sorgenti di impatto acustico ed atmosferico, come strade, ferrovie, aree industriali/commerciali (assunto nelle norme a carattere generale e nelle schede normative d'ambito)
		2.A.3 Nella scelta degli ambiti di espansione per usi residenziali o sensibili e nella loro declinazione normativa è da garantire una idonea distanza dalle possibili sorgenti di inquinamento , quali strade (con le modalità previste dell'art 6.4 coma 5 del PGQA e 13.5 del PTCP), ferrovia (con le modalità previste dell'art 13.5 del PTCP) e aree industriali/commerciali al fine di garantire gli spazi per la realizzazione di adeguate fasce di ambientazione (assunto nelle norme a carattere generale e nelle schede normative d'ambito)
		2.A.4 Analogamente, gli ambiti di espansione a carattere produttivo, artigianale o terziario dovranno garantire una adeguata zona di filtro dalle residenze e dagli usi sensibili al fine di garantire gli spazi per un corretto inserimento delle previsioni e la realizzazione di adeguate fasce di ambientazione (assunto nelle norme a carattere generale e nelle schede normative d'ambito)
		2.A.5 Per le infrastrutture stradali di progetto dovrà essere valutata nello specifico l'alternativa che garantisca il minor impatto in termini acustici e atmosferici e garantisca la maggiore distanza possibile dai ricettori residenziali, scuole, ospedali e prime classi acustiche in genere (con le modalità previste dell'art 6.4 coma 5 del PGQA e 13.5 del PTCP), al fine di garantire gli spazi per un corretto inserimento dell'opera e per la realizzazione di adeguate fasce di ambientazione (assunto nelle norme a carattere generale e nelle indicazioni sulle infrastrutture nelle schede valsat)
		2.A.6 Le norme di attuazione dei comparti dovranno prevedere che venga scelta l'alternativa più efficace in termini di inquinamento acustico ed atmosferico al fine di limitare il più possibile le opere di mitigazione, e declinerà quanto previsto dal PGQA in termini di emissioni civili e produttive (assunto nelle norme a carattere generale e nelle schede normative d'ambito)
	B – Ridurre le emissioni sonore	**2.B.1** Completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali e ciclopedonali in modo da creare una rete di adduzione anche di grande raggio al SFM (assunto all'interno delle norme)
		2.B.2 Ridisegnare l'offerta di TPL su gomma nei centri urbani che preveda l'aumento delle fermate interne (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		2.B.3 Completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali e ciclopedonali all'interno dei centri abitati al fine di creare una rete continua di collegamenti al pari della viabilità (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		2.B.4 Progettare il sistema di accessibilità ai nuovi insediamenti privilegiando la modalità ciclabili e la capillarità del TPL su gomma introducendo impedenze sul sistema di trasporto privato carrabile (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		2.B.5 concorrere a ridurre la domanda di mobilità, attraverso la corretta localizzazione e progettazione in riferimento all'accessibilità del trasporto pubblico e piste ciclabili e attraverso un mix funzionale che qualifichi il nuovo insediamento è possa riequilibrare le dotazioni di servizi della zona interessata e contribuire così a ridurre le necessità di spostamento, al fine di compensare i nuovi carichi introdotti con le previsioni insediative. (Azione PSC: tutti gli ambiti residenziali hanno una percentuale di commerciale/terziario e sono localizzati nei centri principali (Capoluogo, Sorbara, Solara). Centri dotati di servizi e raggiungibili con TPL. Declinato anche nelle norme del PSC in riferimento agli usi ammessi)
	C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	

LEGENDA		AZZURRO politiche generali, ROSA norme sugli ambiti
OBIETTIVI SOSTENIBILITA'		AZIONI/POLITICHE PER GLI AMBITI CONCORRENTI AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'
3 RISORSE IDRICHE	A – Ridurre o eliminare l'inquinamento in funzione degli usi potenziali e migliorare la qualità ecologica delle risorse idriche	**3.A.1** Limitazione e regolamentazione dell'impermeabilizzazione nelle aree di ricarica della falda (attraverso l'esclusione di scelte insediative in aree a maggior grado di vulnerabilità e la regolamentazione degli interventi eventualmente ammessi; attraverso la prescrizione di percentuali minime di permeabilità in aree di tutela idrogeologica – aree di ricarica della falda); **3.A.2** nelle stesse aree, recupero di quote significative di aree permeabili a verde in ambiti urbanizzati (prescrizione di percentuali minime di permeabilità per gli interventi di riqualificazione ricadenti in aree di tutela idrogeologica – aree di ricarica della falda)
		3.A.3 Regolamentazione delle attività consentite nelle aree di ricarica della falda, nelle aree di salvaguardia delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile e nelle aree a vulnerabilità naturale elevata o estremamente elevata, escludendo in particolare l'insediamento di nuove attività produttive che comportino alto rischio d'inquinamento per la falda, promuovendo, per quelle già presenti, che definiscano un rischio potenzialmente elevato, la loro ricollocazione o la predisposizione di misure di messa in sicurezza o riduzione del rischio
		3.A.4 Per gli interventi di nuove urbanizzazioni o di riqualificazione urbana con prevalente sostituzione degli insediamenti esistenti, ricadenti entro le aree a vulnerabilità elevata o estremamente elevata, obbligo di impermeabilizzazione di tutte quelle superfici dove è possibile, un sia pure accidentale, sversamento di fluidi o polveri inquinanti; raccolta e conferimento delle acque meteoriche di "prima pioggia" (pari ai primi 5 mm. di pioggia caduti sulla superficie impermeabile) alla fognatura delle acque nere oppure previsione di opportuni trattamenti.
		3.A.5 Regolamentazione nelle aree di ricarica della falda, nelle aree di salvaguardia delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile e nelle aree a vulnerabilità naturale elevata o estremamente elevata, delle modalità di realizzazione di infrastrutture tecnologiche e viarie e, per le aree già urbanizzate, previsione di misure per la riorganizzazione della rete fognaria e messa in sicurezza della rete viaria
		3.A.6 Aumento della capacità depurativa del territorio attraverso interventi di rinaturalizzazione delle fasce fluviali, ripristino della funzione naturalistica di alcuni scoli, ottimizzazione della rete fognaria ed adeguamento degli scolmatori (assumibile attraverso l'individuazione di specifiche azioni mitigative atte a favorire la capacità depurativa dei corsi d'acqua, quali la prescrizione di fasce filtro o tampone a lato delle carreggiate o superfici stradali e di parcheggi
		3.A.7 Riduzione degli scarichi civili non depurati nelle acque superficiali, attraverso l'obbligo di allacciamento alla pubblica fognatura (se esistente) o l'adozione di sistemi di depurazione privati (ad esempio fitodepurazione) per l'edificato sparso
		3.A.8 Attivazione di azioni volte al recupero delle compromissioni in atto con interventi di ottimizzazione della rete fognaria, mediante separazione delle acque e adeguamento degli scolmatori ed interventi di recupero e potenziamento sul sistema di depurazione (Assumibile attraverso specifiche prescrizioni, per nuovi ambiti che andranno ad interessare aree caratterizzate da situazioni critiche già allo stato di fatto, che dovranno prevedere azioni di sgravio del carico idraulico esistente migliorando anche il funzionamento degli scolmatori presenti sulle condotte di tipo misto)
		3.A.9 Obbligo per gli interventi di nuova urbanizzazione di reti fognarie separate (acque bianche ed acque nere)
		3.A.10 La piena applicazione della Deliberazione della Giunta regionale E.R. 14 febbraio 2005 n. 286 in attuazione all'art. 39 D.Lgs. 11 maggio 1999 n. 152, sulle acque di prima pioggia
		3.A.11 Salvaguardia assoluta e valorizzazione delle aree di pertinenza fluviale s.l. escludendone l'urbanizzazione (Assumibile attraverso le scelte localizzative del PSC con esclusione di previsioni insediative in aree di tutela fluviale s.l. e l'esclusione dell'urbanizzazione nelle porzioni d'ambito ricadenti entro le medesime aree tutelate che potranno essere destinate esclusivamente a verde)
	B – Ridurre il consumo o eliminare il sovra-sfruttamento o gli usi impropri	**3.B.1** Regolamentazione, su tutto il territorio comunale ed, in modo specifico, nelle aree di ricarica della falda e nelle aree di salvaguardia, delle attività produttive, in particolare di quelle idroesigenti e degli interventi che possono potenzialmente interferire con la circolazione idrica sotterranea
		3.B.2 Obbligo di recupero e utilizzo delle acque meteoriche delle coperture
		3.B.3 Promozione ed incentivazione del risparmio e del riciclo delle acque in special modo negli usi industriali
	C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	**3.C.1** (Assumibile attraverso le disposizioni normative del PSC e del RUE in materia di prevenzione, risanamento e risparmio quali Gestione integrata, Programmi d'azione, modalità collettamento, trattamento, smaltimento fanghi, protezione falde e pozzi, innovazione tecnologica,..)
		3.B.4 Diversificazione delle fonti di approvvigionamento, riduzione dei prelievi dalle falde profonde ed utilizzo di tali acque per soli usi idropotabili (disposizioni normative del RUE e del PSC con specifico riferimento alle attività produttive)

LEGENDA		AZZURRO politiche generali, ROSA norme sugli ambiti
OBIETTIVI SOSTENIBILITA'		AZIONI/POLITICHE PER GLI AMBITI CONCORRENTI AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'
4 SUOLO E SOTTOSUOLO	A - Ridurre o eliminare l'esposizione al rischio	**4.A.1** Ai sensi delle normative e direttive antisismiche vigenti: - assoggettamento, di tutti gli ambiti di nuova urbanizzazione, ad approfondimenti specifici d'indagine "di secondo livello" da attuarsi in sede di POC, per la valutazione della pericolosità sismica locale; - assoggettamento delle risultanti aree suscettibili di fenomeni di liquefazione e/o densificazione, ad indagini "di terzo livello" da attuarsi in sede di PUA
		4.A.2 Regolamentazione di interventi in aree interessate da siti inquinati (discariche, aree industriali, distribuzione di carburante ecc.) ai fini di un ottimale recupero di tali aree (assoggettamento ad Elaborazione del Modello Concettuale Preliminare del sito ed eventuale predisposizione di un piano preliminare di indagini ambientali, finalizzato alla definizione dello stato ambientale del suolo, del sottosuolo e delle acque sotterranee per tutti gli ambiti ARR e in tutti i casi di variazioni di destinazione d'uso di suoli o immobili da uso industriale o artigianale ad uso residenziale o a servizi o a verde)
		4.A.3 Esclusione di previsioni insediative di tipo diffuso in "aree di pertinenza fluviale s.l." ed in "aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso"
		4.A.4 Regolamentazione degli interventi di tipo insediativo ed infrastrutturale consentiti nelle "aree ad alta probabilità di inondazione " (Esclusione di interventi di nuova urbanizzazione in aree ad alta probabilità di inondazione e regolamentazione degli interventi infrastrutturali consentiti nelle medesime aree)
		4.A.5 Regolamentazione degli interventi di trasformazione ammessi nelle "aree morfologicamente depresse e/o a debolissima pendenza e nelle "aree potenzialmente inondabili" (divieto, per gli interventi di nuova costruzione che ricadono in aree potenzialmente inondabili, di prevedere locali interrati o seminterrati, di svilupparsi al solo piano terra e di prevedere, tra il piano terra e quello superiore, una scala interna di collegamento; obbligo di prevedere il piano di calpestio del piano terreno ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante)
		4.A.6 Regolamentazione degli interventi infrastrutturali ed insediativi in aree di dosso e paleodosso che dovranno essere compatibili con la funzione di contenimento idraulico degli stessi
	B – Ridurre o eliminare le cause e sorgenti di rischio, degrado ed erosione, consumo	**4.B.1** Esclusione di interventi insediativi in aree che richiederebbero il recupero di quote morfologiche (Assumibile attraverso le scelte localizzative degli ambiti, che escludono l'urbanizzazione in aree ad alta probabilità di inondazione o aree morfologicamente depresse, che richiederebbero il recupero di quote morfologiche di sicurezza con impiego di notevoli quantità di materiale litoide)
		4.B.2 Previsione, nei bacini già in crisi allo stato di fatto, di adeguamenti strutturali (realizzazione o completamento di casse di laminazione o realizzazione di nuovi collettori) ed eventuali tagli di bacino e per le aree soggette a nuovi insediamenti adozione di dispositivi idraulici atti a conseguire il "principio dell'invarianza idraulica o udometrica"
		4.B.3 Regolamentazione degli interventi consentiti sui corsi d'acqua, che dovranno perseguire obbiettivi di qualità ambientale
		4.B.4 Previsione di interventi insediativi ad orientazione tale da preservare l'assetto morfologico ed il microrilievo originario; Previsione di nuovi interventi di tipo produttivo compatibili con la struttura idraulica dei dossi (disposizioni specifiche per aree interessate da strutture di dosso e paleodosso al fine di preservarne le caratteristiche planoaltimetriche e funzionali originarie)
		4.B.5 Individuazione di azioni volte alla riduzione del carico idraulico e contestuale adeguamento della infrastruttura fognaria (disposizioni normative inerenti disciplina degli scarichi e della depurazione)
	C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	**4.C.1** Recepimento della normativa sovraordinata per i corsi d'acqua tutelati ed individuazione di fasce di inedificabilità (10 m per lato) lungo il tracciato di tutti i restanti corsi d'acqua della rete di gestione consortile
		4.C.2 Promozione di politiche che favoriscano l'utilizzo degli scarti e residui dell'attività di demolizione e l'impiego di materiali riciclabili

LEGENDA		AZZURRO politiche generali, ROSA norme sugli ambiti
OBIETTIVI SOSTENIBILITA'		AZIONI/POLITICHE PER GLI AMBITI CONCORRENTI AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'
5. PAESAGGI – ECOSISTEMI – QUALITÀ SOCIALE E DEGLI SPAZI	A – Aumentare il patrimonio, conservare e migliorare la qualità e la distribuzione	5.A.1 Promuovere la valorizzazione e salvaguardia del paesaggio rurale nella sua connotazione storico-paesaggistica tradizionale limitando il degrado dovuto a nuove opere insediative e infrastrutturali (Politica declinata in generale tramite le scelte localizzative per gli ambiti del territorio urbanizzabile; nella disciplina degli ARP; e prevedendo fasce di ambientazione di insediamenti ed infrastrutture, inoltre essa viene specificata per alcuni ambiti nelle schede di Valsat.)
		5.A.2 Promuovere la valorizzazione e salvaguardia del paesaggio rurale nella sua connotazione economica e strutturale tradizionale limitando l'artificializzazione degli assetti colturali per evitare l'estendersi di fenomeni di semplificazione paesaggistica e naturalistica (Politica declinata nelle NTA relative agli AVA del territorio rurale)
		5.A.3 Definire i requisiti degli interventi sul patrimonio edilizio esistente allo scopo di evitare lo snaturamento delle caratteristiche tipologiche degli immobili e del contesto ambientale rurale e i criteri di compatibilità e morfologici per il corretto inserimento paesaggistico delle nuove costruzioni (Azione declinata nelle norme del RUE relative agi interventi edilizi nel territorio rurale)
		5.A.4 Migliorare l'immagine complessiva del territorio e degli insediamenti, di qualità architettonica, di opere di mitigazione e ambientazione paesaggistica (Azione declinata nelle NTA del PSC relative agli ambiti territorio urbanizzabile; alle DOT_E; ai corridoi infrastrutturali; e nelle prescrizioni e nella disciplina per gli ambiti del Territorio rurale del RUE, inoltre essa viene specificata per alcuni ambiti nelle schede di Valsat)
		5.A.5 Promuovere la realizzazione di insediamenti, servizi e infrastrutture a basso impatto (Politica declinata nelle NTA relative agli ambiti del territorio urbanizzabile, che prevedono mitigazioni e richiedono un adeguato inserimento paesaggistico ed ecosistemico; nelle norme relative alle fasce di ambientazione infrastrutturali; nelle prescrizioni sulle nuove edificazioni nel territorio rurale, nelle norme del PSC e del RUE che incentivano: il recupero di edifici esistenti, l'impiego di tecniche e materiali della tradizione locale, la dismissione delle attività incongrue e la demolizione dei fabbricati con caratteristiche tipologiche e materiali incongrui; inoltre essa viene specificata per alcuni ambiti nelle schede di Valsat)
		5.A.6 Promuovere misure di mitigazione e compensazione degli impatti generati dai sistemi infrastrutturali e insediativi (quali: fascia ambientazione) (Politica declinata nelle NTA relative agli ambiti a destinazione produttiva/commerciale del territorio urbanizzabile, al territorio rurale, alle dotazioni ecologiche ed alle fasce di ambientazione infrastrutturali, per le quali si richiedono adeguate prestazioni in termini paesaggistici ed ecosistemici; inoltre essa viene specificata per alcuni ambiti nelle schede di Valsat)
		5.A.7 Promuovere la biodiversità anche attraverso la creazione di nuovi spazi naturali finalizzati ad arricchire le risorse naturali ed economiche del territorio (Declinato nelle NTA relative alla rete ecologica locale e agli elementi di interesse naturalistico)
		5.A.8 Promuovere la tutela e riqualificazione ambientale di fiumi e canali (rinaturalizzazione delle sponde, delle golene e delle fasce di pertinenza) finalizzate alla valorizzare la specifica funzione di corridoio ecologico (Azione declinata nelle NTA relative ai corsi d'acqua e alla rete ecologica)
		5.A.9 Salvaguardare, promuovere e valorizzare gli spazi naturali e semi-naturali, esistenti o di nuova creazione, caratterizzati da specie autoctone e dotati di una sufficiente funzionalità ecologica al fine anche di favorire il raggiungimento di una qualità e connettività ecologica diffusa (Politica/azione declinata nelle norme specifiche del PSC sui singoli elementi del patrimonio naturale esistente, e nella definizione della rete ecologica locale)
		5.A.10 Promuovere la progettazione, e quindi la realizzazione, di reti ecologiche locali, coerenti con la rete ecologica di scala provinciale anche attraverso la sperimentazione di misure di intervento normativo e di incentivi, il coordinamento della pianificazione ai diversi livelli istituzionali, il coordinamento tra politiche di settore degli enti competenti (Politica declinata nelle NTA relative al progetto di rete ecologica locale, e da perseguire da parte dell'Amministrazione Comunale attraverso politiche di settore, ad esempio piani per lo sviluppo agricolo e rurale, o attività di promozione e sensibilizzazione)
		5.A.11 Promuovere l'integrazione delle reti ecologiche extra urbane con le aree verdi urbane e i percorsi protetti urbani con la creazione di idonee aree di transizione (Politica declinata nelle NTA relative alle DOT_E e negli articoli del RUE rispetto alle DOT_V e DOT_S
		5.A.12 Associare alla funzione strettamente ambientale della rete ecologica quella di strumento per la diffusione della conoscenza, della corretta fruizione del territorio e della percezione del paesaggio (Politica declinata attraverso regole per la valorizzazione fruitiva degli ambiti a maggiore valenza ecosistemica, che incentivano l'insediarsi di attività di studio e di svago, e la loro integrazione con la rete ciclabile, e da perseguire da parte dell'Amministrazione Comunale, attraverso specifiche iniziative di valorizzazione, e attività di promozione e sensibilizzazione)
		5.A.13 Promuovere la progettazione nonché le idonee forme di gestione delle occasioni in grado di consentire e arricchire la fruizione del territorio rurale (attività agrituristiche, parchi fluviali e in generale extraurbani, percorsi ciclabili, recupero di ville storiche extraurbane a fini pubblici..) (Politica/azione declinata nelle norme del PSC e del RUE attraverso la disciplina degli interventi sul patrimonio immobiliare esistente tradizionale, che ne incentiva il riuso e adeguamento per funzioni correlate alla fruizione del territorio, e da perseguire da parte dell'Amministrazione Comunale, attraverso attività di promozione e sensibilizzazione.)
		5.A.14 Promuovere la difesa del suolo e degli assetti idrogeologici, geologici ed idraulici e salvaguardare la sicurezza del territorio e le risorse naturali e ambientali (Azione declinata nelle norme del PSC relative agli aspetti idrogeologici, geologici ed idraulici del territorio e nelle norme di tutela dei singoli elementi od ambiti di valore naturale ed ambientale)

LEGENDA		**AZZURRO** politiche generali, **ROSA** norme sugli ambiti
OBIETTIVI SOSTENIBILITA'		AZIONI/POLITICHE PER GLI AMBITI CONCORRENTI AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'
5. PAESAGGI – ECOSISTEMI - QUALITÀ SOCIALE E DEGLI SPAZI	A – Aumentare il patrimonio, conservare e migliorare la qualità e la distribuzione	**5.A.15** Inserire norme affinché le mitigazioni (acustiche) previste, siano adeguatamente progettate, intervenendo principalmente alla sorgente o in vicinanza di essa, e in caso di necessità di opere di mitigazione, tra le alternative possibili dovranno essere scelte quelle più idonee nel confronti del contesto. In ogni caso dovrà essere studiato un attento e corretto inserimento dal punto di vista paesaggistico. (Azione declinata nelle NTA e nel RUE per i nuovi insediamenti e infrastrutture)
	B – Ridurre o eliminare le cause di impoverimento e degrado	**5.B.1** Promuovere la realizzazione di insediamenti, servizi e infrastrutture a basso impatto (Politica declinata nelle scelte localizzative degli ambiti del territorio urbanizzabile; nelle NTA relative agli ambiti del territorio urbanizzabile, che prevedono mitigazioni e richiedono un adeguato inserimento paesaggistico ed ecosistemico rispetto agli elementi di interesse naturalistico o paesistico; nelle norme relative alle fasce di ambientazione infrastrutturali; nelle prescrizioni sulle nuove edificazioni nelle AVN e negli ARP; inoltre essa viene specificata per alcuni ambiti nelle schede di Valsat)
		5.B.2 Promuovere misure di mitigazione e compensazione degli impatti generati dai sistemi infrastrutturali e insediativi (quali: fascia ambientazione) (Politica declinata nelle NTA relative agli ambiti a destinazione produttiva/commerciale del territorio urbanizzabile, al territorio rurale, alle dotazioni ecologiche ed alle fasce di ambientazione infrastrutturali, per le quali si richiedono adeguate prestazioni in termini paesaggistici ed ecosistemici; inoltre essa viene specificata per alcuni ambiti nelle schede di Valsat)
		5.B.3 Promuovere la valorizzazione e salvaguardia del paesaggio rurale nella sua connotazione storico-paesaggistica tradizionale limitando il degrado dovuto a nuove opere insediative e infrastrutturali (Politica declinata in generale tramite le scelte localizzative per gli ambiti del territorio urbanizzabile; nella disciplina degli ARP; e prevedendo fasce di ambientazione di insediamenti ed infrastrutture; inoltre essa viene specificata per alcuni ambiti nelle schede di Valsat.)
		5.B.4 Promuovere la riconversione delle pratiche agricole che ostacolano la tutela delle aree naturali, protette e di elevata qualità paesaggistica (Azione declinata nelle NTA relative alle aree di pregio naturalistico e paesaggistico; e tramite la incentivazione alla dismissione delle attività incongrue, e alla demolizione dei fabbricati con caratteristiche tipologiche e materiali incongrui in territorio rurale)
		5.B.5 Supportare le politiche specifiche per il miglioramento delle produzioni in una logica di contenimento dei consumi idrici e di tutela della risorsa idrica superficiale (risparmio attraverso l'uso plurimo delle acque, riduzione delle deiezioni animali, realizzazione di bacini di accumulo idrico aziendali e interaziendali, scelta di colture biologiche e comunque a minor esigenza idrica, riduzione di apporti chimici lisciviabili) (Politica declinata nelle NTA del PSC relative agli aspetti idrogeologici e nella disciplina per gli ambiti del territorio rurale del RUE)
	C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	**5.C.1** Promuovere la progettazione, e quindi la realizzazione, di reti ecologiche locali, coerenti con la rete ecologica di scala provinciale anche attraverso la sperimentazione di misure di intervento normativo e di incentivi, il coordinamento della pianificazione ai diversi livelli istituzionali, il coordinamento tra politiche di settore degli enti competenti (Politica da perseguire da parte dell'Amministrazione Comunale attraverso politiche di settore, ad esempio piani per lo sviluppo agricolo e rurale, o attività di promozione e sensibilizzazione)
		5.C.2 Promuovere la progettazione nonché le idonee forme di gestione delle occasioni in grado di consentire e arricchire la fruizione del territorio rurale (attività agrituristiche, parchi fluviali e in generale extraurbani, percorsi ciclabili, recupero di ville storiche extraurbane a fini pubblici..) (Politica da perseguire da parte dell'Amministrazione Comunale, attraverso attività di promozione e sensibilizzazione)

LEGENDA		AZZURRO politiche generali, ROSA norme sugli ambiti
OBIETTIVI SOSTENIBILITA'		AZIONI/POLITICHE PER GLI AMBITI CONCORRENTI AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'
7 ENERGIA E EFFETTO SERRA	A – Minimizzare uso fonti fossili	7.A.1 utilizzo di energie alternative (cogenerazione trigenerazione solare termico solare fotovoltaico) incentivando l'autoproduzione di energia
	B – Ridurre o eliminare costi ed effetti ambientali	
	C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	

LEGENDA		AZZURRO politiche generali, ROSA norme sugli ambiti
OBIETTIVI SOSTENIBILITA'		AZIONI/POLITICHE PER GLI AMBITI CONCORRENTI AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'
8 MOBILITA'	**A** Contenere la mobilità ad elevato impatto ambientale	8.A.1 Completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali e ciclopedonali in modo da creare una rete di adduzione anche di grande raggio al SFM (assunto all'interno delle norme)
		8.A.2 Ridisegnare l'offerta di TPL su gomma nei centri urbani che preveda l'aumento delle fermate interne (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		8.A.3 Completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali e ciclopedonali all'interno dei centri abitati al fine di creare una rete continua di collegamenti al pari della viabilità (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		8.A.4 Progettare il sistema di accessibilità ai nuovi insediamenti privilegiando la modalità ciclabili e la capillarità del TPL su gomma introducendo impedenze sul sistema di trasporto privato carrabile (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
	B – Migliorare l'efficienza ambientale degli spostamenti	8.B.1 Completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali e ciclopedonali in modo da creare una rete di adduzione anche di grande raggio al SFM (assunto all'interno delle norme)
		8.B.2 Ridisegnare l'offerta di TPL su gomma nei centri urbani che preveda l'aumento delle fermate interne (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		8.B.3 Completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali e ciclopedonali all'interno dei centri abitati al fine di creare una rete continua di collegamenti al pari della viabilità (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		8.B.4 Progettare il sistema di accessibilità ai nuovi insediamenti privilegiando la modalità ciclabili e la capillarità del TPL su gomma introducendo impedenze sul sistema di trasporto privato carrabile (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
	C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	8.C.1 Completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali e ciclopedonali in modo da creare una rete di adduzione anche di grande raggio al SFM (assunto all'interno delle norme)
		8.C.2 Ridisegnare l'offerta di TPL su gomma nei centri urbani che preveda l'aumento delle fermate interne (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		8.C.3 Completare e/o adeguare tutti i percorsi pedonali e ciclopedonali all'interno dei centri abitati al fine di creare una rete continua di collegamenti al pari della viabilità (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)
		8.C.4 Progettare il sistema di accessibilità ai nuovi insediamenti privilegiando la modalità ciclabili e la capillarità del TPL su gomma introducendo impedenze sul sistema di trasporto privato carrabile (assunto all'interno delle indicazioni d'ambito nelle schede valsat)

LEGENDA		AZZURRO politiche generali, ROSA norme sugli ambiti
OBIETTIVI SOSTENIBILITA'		AZIONI/POLITICHE PER GLI AMBITI CONCORRENTI AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'
9 MODELLI INSEDIATIVI, STRUTTURA URBANA, ECONOMICA E SOCIALI	A - Perseguire un assetto territoriale ed urbanistico equilibrato	9.A.1 Prevedere specifici ambiti produttivi destinati esclusivamente ad ospitare le funzioni produttive da delocalizzare
		9.A.2 Prevedere lo sviluppo di nuovi insediamenti residenziali (ulteriori rispetto a quelli confermabili dalla pianificazione vigente) esclusivamente presso i centri abitati che siano serviti dal SFM e/o dotati di una gamma completa dei servizi di base a maggiore frequenza d'uso.
		9.A.3 Limitare e regolamentare ogni ulteriore urbanizzazione in particolare in riferimento al consumo di suolo, frammentazione del territorio agricolo ed ecosistemico, permeabilità dei terreni.
		9.A.4 Prevedere lo sviluppo di nuovi insediamenti produttivi esclusivamente per ospitare la delocalizzazione di attività produttive incongrue con i tessuti residenziali esistenti o per completare ambiti produttivi già previsti nell' "Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunali"
		9.A.5 Prevedere l'insediamento delle medie e grandi strutture di vendita, laddove ammissibili dalla pianificazione commerciale, nelle vicinanze di servizi di trasporto pubblico
	B – Promuovere una strategia integrata tra città e campagna	9.B.1 realizzare boschi e fasce alberate e arbustive
	C - Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente di vita (aria, rumore, acque, verde, paesaggio e qualità estetica)	9.C.1 Promuovere la ricerca di efficaci soluzioni progettuali per minimizzare l'inquinamento acustico ed atmosferico al fine di limitare il più possibile le opere di mitigazione
		9.C.2 Attivare specifici meccanismi perequativi per garantire la realizzazione di ampie aree boscate di filtro fra le zone residenziali e le zone produttive
		9.C.3 Prevedere idonee dotazioni ecologiche e di servizio "dedicate" alle attività produttive
		9.C.4 Per i siti archeologici prevedere un controllo archeologico preventivo.
		9.C.5 incentivare metodi di costruzione eco-sostenibile
	D - Promuovere un uso sostenibile delle risorse naturali (energia, acque, materiali…)	9.D.1 Promuovere la ricerca di soluzioni ottimali di orientamento e soleggiamento, ai fini del risparmio energetico, prevedendo al contempo l'obbligo di garantire il raggiungimento di classi energetiche predefinite in tutti i nuovi insediamenti residenziali e/o di servizio
		9.D.2 Promuovere la ricerca di soluzioni ottimali di orientamento e soleggiamento, ai fini del risparmio energetico, prevedendo al contempo l'obbligo di garantire il raggiungimento di classi energetiche predefinite in tutti i nuovi insediamenti produttivi e commerciali
	E - Ridurre l'erosione di beni e aree di interesse ambientale	9.E.1 Escludere la possibilità di realizzare nuovi insediamenti residenziali in aree di pertinenza fluviale s.l.
		9.E.2 Escludere l'urbanizzazione ad usi produttivi in aree di pertinenza fluviale s.l.
	F - Migliorare la qualità sociale	
	G - Valorizzare le risorse socio-economiche e la loro equa distribuzione	
	H - Adeguare o innovare le politiche pubbliche	

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

	COERENZA		COERENZA PARZIALE		NON COERENZA

		1. – ARIA								
		A - Riduzione delle emissioni dei gas serra			B – Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni di inquinanti al di sotto di limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale			C - Migliore qualità dell'ambiente urbano		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
ANZOLA EMILIA	ARS.AN_I		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.AN_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.AN_III		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.8, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.1-B.2, B.1, N.V., D.5-D.6
	ARS.AN_IV		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.10, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.2, N.V., N.V., D.5-D.6
	APR.AN_I		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.9, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, B.2, N.V., D.5-D.6
	APR.AN_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.6	A.6, A.6, N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	APR.AN_V		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.6	A.6, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.9, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.6, N.V., B.2, B.2, B.2, N.V., D.5-D.6
CALDERARA DI RENO	ARS.CA_I		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.5, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CA_III		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CA_IV		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.CA_V		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.8, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.1-B.2, B.1, N.V., D.5-D.6
	ARS.CA_VI		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.1, , N.V., D.5-D.6
	ARR.CA_I		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARR.CA_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARR.CA_III		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARR.CA_IV		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	APR.CA_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.9, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, B.2, N.V., D.5-D.6
CREVALCORE	ARS.CR_I		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_III		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.6, N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_IV		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_VI		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_VII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_VIII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_IX		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_X		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_XI		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_XII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_XIII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_XIV		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_XV		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_XVI		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.CR_XVII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARR.CR_I		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	APC.CR_I		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
SALA BOLOGNESE	ARS.SB_I		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SB_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.8, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.1, B.1, N.V., D.5-D.6
	ARS.SB_III		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SB_IV		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SB_V		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SB_VI		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SB_VII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SB_VIII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SB_IX		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SB_X		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SB_XI		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.SB_XII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.SB_XIII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARR.SB_I		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	APR.SB_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

	COERENZA		COERENZA PARZIALE		NON COERENZA

		1. – ARIA								
		A - Riduzione delle emissioni dei gas serra			B – Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni di inquinanti al di sotto di limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale			C - Migliore qualità dell'ambiente urbano		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
SAN GIOVANNI IN PERSICETO	**ARS.SG_I**		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_III		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_IV		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_V		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_VI		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_VII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_VIII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_IX		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_X		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_XI		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_XII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_XIII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_XIV		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_XV		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_XVI		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.5, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_XVII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.8, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.1, B.1, N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_XVIII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.8, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.1-B.2, B.1, N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_XIX		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_XX		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4,1.C.5, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_XXI		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SG_XXII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARR.SG_I		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.8, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.1-B.2, B.1, , N.V., D.5-D.6
	ARR.SG_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARR.SG_III		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARR.SG_IV		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.6, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	APR.SG_I		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.9, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, B.2, N.V., D.5-D.6
	APR.SG_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	APR.SG_IV		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	APC.SG_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.9, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, B.2, N.V., D.5-D.6
SANT'AGATA	**ARS.SA_I**		1.A.1	D.5-D.6		1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.8, 1.C.11, 1.C.12	A.2, A.6, N.V.,B.1-B.2, B.1, , N.V., D.5-D.6
	ARS.SA_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.5, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SA_III		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.5, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.SA_IV e V		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.8, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.1-B.2, B.1, N.V., D.5-D.6
	ARS.SA_VI		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARS.SA_VII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6
	ARS.SA_VIII		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.5, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARR.SA_I		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.5, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., N.V., D.5-D.6
	ARR.SA_II		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.5, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., B.2, N.V., D.5-D.6
	ARR.SA_III		1.A.1	D.5-D.6		1.B.1, 1.B.2, 1.B.3, 1.B.4, 1.B.5, 1.B.6	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., D.5-D.6		1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 1.C.4, 1.C.7, 1.C.11, 1.C.12	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V., N.V., D.5-D.6

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

COERENZA	COERENZA PARZIALE	NON COERENZA

		2. – RUMORE					
		A – Ridurre o eliminare l'esposizione delle persone all'inquinamento			B – Ridurre le emissioni sonore		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
ANZOLA EMILIA	ARS.AN_I		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.AN_II		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.AN_III		2.A.2, 2.A.3, 2.A.6	B.3-B.2, B.3, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.AN_IV		2.A.2, 2.A.5, 2.A.6	B.2, N.V., N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	APR.AN_I		2.A.2, 2.A.4, 2.A.6	B.2, B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	APR.AN_II		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.3, 2.B.4	A.6, A.6, N.V.
	APR.AN_V		2.A.2, 2.A.4, 2.A.6	B.2, B.2, B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.3, 2.B.4	A.6, A.6, N.V., N.V.
CALDERARA DI RENO	ARS.CA_I		2.A.1, 2.A.2, 2.A.6	N.V., N.V.,N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CA_III		2.A.2, 2.A.6	N.V., N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CA_IV		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CA_V		2.A.2, 2.A.3, 2.A.6	B.3-B.2, B.3, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CA_VI		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.CA_I		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.CA_II		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.CA_III		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.CA_IV		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	APR.CA_II		2.A.2, 2.A.4, 2.A.6	B.2, B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
CREVALCORE	ARS.CR_I		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_II		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_III		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_IV		2.A.2, 2.A.6	N.V., N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_VI		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_VII		2.A.2, 2.A.3, 2.A.6	B.3, B.3, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_VIII		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_IX		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_X		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_XI		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_XII		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_XIII		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_XIV		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_XV		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_XVI		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.CR_XVII		2.A.2, 2.A.6	N.V., N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.CR_I		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	APC.CR_I		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
SALA BOLOGNESE	ARS.SB_I		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SB_II		2.A.2, 2.A.3, 2.A.6	B.3, B.3, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SB_III		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SB_IV		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SB_V		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SB_VI		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SB_VII		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SB_VIII		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SB_IX		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SB_X		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SB_XI		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SB_XII		2.A.2, 2.A.3, 2.A.6	B.2-B.3, B.3, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SB_XIII		2.A.2, 2.A.6	N.V., N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.SB_I		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	APR.SB_II		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

COERENZA	COERENZA PARZIALE	NON COERENZA

		2. – RUMORE					
		A – Ridurre o eliminare l'esposizione delle persone all'inquinamento			B – Ridurre le emissioni sonore		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
SAN GIOVANNI IN PERSICETO	ARS.SG_I		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_II		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_III		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_IV		2.A.2, 2.A.6	N.V., N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_V		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_VI		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_VII		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_VIII		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_IX		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_X		2.A.2, 2.A.3, 2.A.6	B.3, B.3, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_XI		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_XII		2.A.2, 2.A.6	N.V., N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_XIII		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_XIV		2.A.2, 2.A.3, 2.A.6	B.3, B.3, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_XV		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_XVI		2.A.1, 2.A.2, 2.A.6	N.V., N.V., N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_XVII		2.A.2, 2.A.3, 2.A.6	B.3, B.3, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_XVIII		2.A.2, 2.A.3, 2.A.6	B.3-B.2, B.3, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_XIX		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_XX		2.A.1, 2.A.6	N.V., N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_XXI		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SG_XXII		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.SG_I		2.A.2, 2.A.3, 2.A.6	B.3-B.2, B.3, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.SG_II		2.A.2, 2.A.6	N.V., B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.SG_III		2.A.2, 2.A.3, 2.A.6	B.3-B.2, B.3, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.SG_IV		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	APR.SG_I		2.A.2, 2.A.4, 2.A.6	B.2, B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	APR.SG_II		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	APR.SG_IV		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	APC.SG_II		2.A.2, 2.A.4, 2.A.6	B.2, B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
SANT'AGATA	ARS.SA_I		2.A.2, 2.A.6	N.V., N.V.		2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SA_II		2.A.1, 2.A.2, 2.A.6	N.V., N.V., N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SA_III		2.A.1, 2.A.2, 2.A.6	N.V., B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SA_IV e V		2.A.2, 2.A.3, 2.A.6	B.2-B.3, B.3, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SA_VI		2.A.2, 2.A.6	B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SA_VII		2.A.6	N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARS.SA_VIII		2.A.1, 2.A.2, 2.A.6	N.V., B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.SA_I		2.A.1, 2.A.2, 2.A.6	N.V., N.V., N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.SA_II		2.A.1, 2.A.2, 2.A.6	N.V., B.2, N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.
	ARR.SA_III		2.A.2, 2.A.6	N.V., N.V.		2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 2.B.4, 2.B.5	A.6, A.2, A.6, N.V., N.V.

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

COERENZA	COERENZA PARZIALE	NON COERENZA

		3. – RISORSE IDRICHE								
		3.A - Ridurre o eliminare l'inquinamento in funzione degli usi potenziali e migliorare la qualità ecologica delle risorse idriche			3.B - Ridurre il consumo o eliminare il sovra-sfruttamento o gli usi impropri			3.C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
ANZOLA EMILIA	ARS.AN_I		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.AN_II		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V, F.4, F2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.AN_III		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.AN_IV		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	APR.AN_I		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.10, 3.A.11	F5-F6, N.V, F.4, N.V., F2		3.B.1, 3.B.2, 3.B.3	N.V., F.8, N.V.		3.C.1, 3.C.2	N.V., N.V.
	APR.AN_II		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.10	F5-F6, N.V, F.4, N.V.		3.B.1, 3.B.2, 3.B.3	N.V., F.8, N.V.		3.C.1, 3.C.2	N.V., N.V.
	APR.AN_V		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.10, 3.A.11	F5-F6, N.V, F.4, N.V., F2		3.B.1, 3.B.2, 3.B.3	N.V., F.8, N.V.		3.C.1, 3.C.2	N.V., N.V.
CALDERARA DI RENO	ARS.CA_I		3.A.1, 3.A.3, 3.A.4, 3.A.5, 3.A.7, 3.A.9	F.3, F.2, N.V., N.V., F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CA_III		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CA_IV		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CA_V		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CA_VI		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.CA_I		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.CA_II		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.CA_III		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.CA_IV		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	APR.CA_II		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.10, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, N.V., F.2		3.B.1, 3.B.2, 3.B.3	N.V., F.8, N.V.		3.C.1, 3.C.2	N.V., N.V.
CREVALCORE	ARS.CR_I		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_II		3.A.7, 3.A.9	F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_III		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_IV		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_VI		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_VII		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_VIII		3.A.7, 3.A.9	F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_IX		3.A.7, 3.A.9	F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_X		3.A.7, 3.A.9	F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_XI		3.A.7, 3.A.9	F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_XII		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_XIII		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_XIV		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_XV		3.A.7, 3.A.9	F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_XVI		3.A.7, 3.A.9	F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.CR_XVII		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.CR_I		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	APC.CR_I		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.10	F5-F6, N.V., F.4, N.V		3.B.1, 3.B.2, 3.B.3	N.V., F.8, N.V.		3.C.1, 3.C.2	N.V., N.V.
SALA BOLOGNESE	ARS.SB_I		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SB_II		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SB_III		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SB_IV		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SB_V		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SB_VI		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SB_VII		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SB_VIII		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SB_IX		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SB_X		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SB_XI		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SB_XII		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SB_XIII		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.SB_I		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	APR.SB_II		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.10, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, N.V., F.2		3.B.1, 3.B.2, 3.B.3	N.V., F.8, N.V.		3.C.1, 3.C.2	N.V., N.V.

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

COERENZA	COERENZA PARZIALE	NON COERENZA

		3. - RISORSE IDRICHE								
		3.A - Ridurre o eliminare l'inquinamento in funzione degli usi potenziali e migliorare la qualità ecologica delle risorse idriche			3.B - Ridurre il consumo o eliminare il sovra-sfruttamento o gli usi impropri			3.C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
SAN GIOVANNI IN PERSICETO	ARS.SG_I		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_II		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_III		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_IV		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_V		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_VI		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_VII		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_VIII		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_IX		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_X		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_XI		3.A.7, 3.A.9	F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_XII		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_XIII		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_XIV		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_XV		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_XVI		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_XVII		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_XVIII		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_XIX		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_XX		3.A.7, 3.A.9	F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_XXI		3.A.7, 3.A.9	F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SG_XXII		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.SG_I		3.A.7, 3.A.9	F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.SG_II		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.SG_III		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.SG_IV		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	APR.SG_I		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.10, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, N.V., F.2		3.B.1, 3.B.2, 3.B.3	N.V., F.8, N.V.		3.C.1, 3.C.2	N.V., N.V.
	APR.SG_II		3.A.7, 3.A.9, 3.A.10	F5-F6, F.4, N.V.		3.B.1, 3.B.2, 3.B.3	N.V., F.8, N.V.		3.C.1, 3.C.2	N.V., N.V.
	APR.SG_IV		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.10, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, N.V., F.2		3.B.1, 3.B.2, 3.B.3	N.V., F.8, N.V.		3.C.1, 3.C.2	N.V., N.V.
	APC.SG_II		3.A.7, 3.A.9, 3.A.10, 3.A.11	F5-F6, F.4, N.V., F.2		3.B.1, 3.B.2, 3.B.3	N.V., F.8, N.V.		3.C.1, 3.C.2	N.V., N.V.
SANT'AGATA	ARS.SA_I		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9	F5-F6, N.V., F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SA_II		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SA_III		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SA_IV e V		3.A.7, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SA_VI		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SA_VII		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARS.SA_VIII		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.SA_I		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.SA_II		3.A.7, 3.A.8, 3.A.9, 3.A.11	F5-F6, N.V., F.4, F.2		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.
	ARR.SA_III		3.A.7, 3.A.9	F5-F6, F.4		3.B.2, 3.B.3	F.8, N.V.		3.C.1	N.V.

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

COERENZA	COERENZA PARZIALE	NON COERENZA

		4. – SUOLO E SOTTOSUOLO								
		4.A - Ridurre o eliminare l'esposizione al rischio			4.B - Ridurre o eliminare le cause e sorgenti di rischio, degrado ed erosione, consumo			4.C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
ANZOLA EMILIA	ARS.AN_I		4.A.1, 4.A.5	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.AN_II		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5, 4.A.6,	N.V., F.1, N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.AN_III		4.A.1, 4.A.5	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.AN_IV		4.A.1, 4.A.5	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	APR.AN_I		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5, 4.A.6,	N.V., F.1, N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	APR.AN_II		4.A.1, 4.A.3, 4.A.6,	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	APR.AN_V		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
CALDERARA DI RENO	ARS.CA_I		4.A.1, 4.A.5	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.CA_III		4.A.1, 4.A.3, 4.A.6	N.V. , F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.CA_IV		4.A.1, 4.A.3, 4.A.6	N.V. , F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V. , N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.CA_V		4.A.1, 4.A.3	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.CA_VI		4.A.1, 4.A.3	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARR.CA_I		4.A.1, 4.A.2, 4.A.3, 4.A.6	N.V., N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARR.CA_II		4.A.1, 4.A.2,	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARR.CA_III		4.A.1, 4.A.2, 4.A.3,	N.V., N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARR.CA_IV		4.A.1, 4.A.2, 4.A.3,	N.V., N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	APR.CA_II		4.A.1, 4.A.3, 4.A.6	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
CREVALCORE	ARS.CR_I		4.A.1, 4.A.5	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.CR_II		4.A.1, 4.A.5	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.CR_III		4.A.1, 4.A.6	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.CR_IV		4.A.1, 4.A.3	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.CR_VI		4.A.1, 4.A.3	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.CR_VII		4.A.1, 4.A.3	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.CR_VIII		4.A.1, 4.A.6	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.CR_IX		4.A.1	N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.CR_X		4.A.1	N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.CR_XI		4.A.1	N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.CR_XII		4.A.1, 4.A.3	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.CR_XIII		4.A.1, 4.A.3, 4.A.6	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.CR_XIV		4.A.1, 4.A.3	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.CR_XV		4.A.1	N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.CR_XVI		4.A.1	N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.CR_XVII		4.A.1, 4.A.3	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARR.CR_I		4.A.1, 4.A.2	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	APC.CR_I		4.A.1, 4.A.5,	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
SALA BOLOGNESE	ARS.SB_I		4.A.1, 4.A.5,	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SB_II		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SB_III		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SB_IV		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SB_V		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SB_VI		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SB_VII		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SB_VIII		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SB_IX		4.A.1, 4.A.3, 4.A.4, 4.A.5	N.V., F.1, F.1, N.V.		4.B.1, 4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SB_X		4.A.1, 4.A.5,	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SB_XI		4.A.1, 4.A.5,	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SB_XII		4.A.1, 4.A.5,	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SB_XIII		4.A.1, 4.A.3, 4.A.4, 4.A.5	N.V., F.1, F.1, N.V.		4.B.1, 4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARR.SB_I		4.A.1, 4.A.2, 4.A.3, 4.A.5	N.V., N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	APR.SB_II		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5, 4.A.6	N.V., F.1, N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

COERENZA	COERENZA PARZIALE	NON COERENZA

		4. – SUOLO E SOTTOSUOLO								
		4.A - Ridurre o eliminare l'esposizione al rischio			4.B - Ridurre o eliminare le cause e sorgenti di rischio, degrado ed erosione, consumo			4.C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
SAN GIOVANNI IN PERSICETO	ARS.SG_I		4.A.1	N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SG_II		4.A.1	N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SG_III		4.A.1	N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SG_IV		4.A.1, 4.A.3,	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SG_V		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SG_VI		4.A.1, 4.A.5,	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SG_VII		4.A.1, 4.A.5,	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SG_VIII		4.A.1, 4.A.5,	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SG_IX		4.A.1	N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SG_X		4.A.1, 4.A.3,	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SG_XI		4.A.1, 4.A.5,	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SG_XII		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5, 4.A.6	N.V., F.1, N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SG_XIII		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SG_XIV		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SG_XV		4.A.1, 4.A.3, 4.A.5	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SG_XVI		4.A.1, 4.A.3,	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SG_XVII		4.A.1, 4.A.3,	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SG_XVIII		4.A.1, 4.A.3,	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SG_XIX		4.A.1, 4.A.3,	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SG_XX		4.A.1	N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SG_XXI		4.A.1	N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SG_XXII		4.A.1, 4.A.3	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARR.SG_I		4.A.1, 4.A.2, 4.A.6	N.V., N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARR.SG_II		4.A.1, 4.A.2, 4.A.3	N.V., N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARR.SG_III		4.A.1, 4.A.2, 4.A.3	N.V., N.V., F.1		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARR.SG_IV		4.A.1, 4.A.2,	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	APR.SG_I		4.A.1, 4.A.3, 4.A.6	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	APR.SG_II		4.A.1, 4.A.3	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	APR.SG_IV		4.A.1, 4.A.3	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	APC.SG_II		4.A.1, 4.A.3	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
SANT'AGATA	ARS.SA_I		4.A.1, 4.A.5	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SA_II		4.A.1, 4.A.3, 4.A.6	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SA_III		4.A.1, 4.A.3	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SA_IV e V		4.A.1, 4.A.3	N.V., F.1		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7
	ARS.SA_VI		4.A.1, 4.A.3, 4.A.6	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SA_VII		4.A.1, 4.A.3, 4.A.6	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARS.SA_VIII		4.A.1, 4.A.3, 4.A.6	N.V., F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARR.SA_I		4.A.1, 4.A.2, 4.A.3, 4.A.6	N.V., N.V. , F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARR.SA_II		4.A.1, 4.A.2, 4.A.3, 4.A.6	N.V., N.V. , F.1, N.V.		4.B.2, 4.B.4, 4.B.5	N.V., N.V., N.V.		4.C.1, 4.C.2	F.2, F.7
	ARR.SA_III		4.A.1, 4.A.2,	N.V., N.V.		4.B.2, 4.B.5	N.V., N.V.		4.C.2	F.7

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

COERENZA	COERENZA PARZIALE	NON COERENZA

		5. PAESAGGI – ECOSISTEMI - QUALITÀ SOCIALE E DEGLI SPAZI					
		5.A - Aumentare il patrimonio, conservare e migliorare la qualità e la distribuzione			5.B - Ridurre o eliminare le cause di impoverimento e degrado		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
ANZOLA EMILIA	ARS.AN_I		5.A.4; 5.A.5,	N.V.; G6			
	ARS.AN_II		5.A.4; 5.A.5; 5.A.14	N.V.; G6; N.V.		5.B.1	G.6
	ARS.AN_III		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; G6; N.V.			
	ARS.AN_IV		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	G.5, N.V.; N.V.			
	APR.AN_I		5.A.4; 5.A.5; 5.A.6; 5.A.15	N.V.; G4; G.4; N.V.		5.B.2	G.4
	APR.AN_II		5.A.4; 5.A.5; 5.A.6;	N.V.; G4; G.4;		5.B.2	G.4
	APR.AN_V		5.A.4; 5.A.5; 5.A.6; 5.A.15	N.V.; G6; G.4; N.V.		5.B.2	G.4
CALDERARA DI RENO	ARS.CA_I		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; N.V.			
	ARS.CA_III		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; G.6; N.V.			
	ARS.CA_IV		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; G.6; N.V.			
	ARS.CA_V		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; G.6; N.V.		5.B.1;	G.6
	ARS.CA_VI		5.A.4; 5.A.5;	N.V.; G.6			
	ARR.CA_I		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; N.V.			
	ARR.CA_II		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; N.V.			
	ARR.CA_III		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; G.6; N.V.			
	ARR.CA_IV		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; G.6; N.V.			
	APR.CA_II		5.A.4; 5.A.5; 5.A.6; 5.A.15	G.5; G.6; G.4; N.V.		5.B.2	G.4
CREVALCORE	ARS.CR_I		5.A.4; 5.A.5	N.V.; G.6			
	ARS.CR_II		5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.			
	ARS.CR_III		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	G.5; N.V.; N.V.			
	ARS.CR_IV		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; G.6; N.V.;		5.B.3;	N.V.
	ARS.CR_VI		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5	N.V.; G.6; N.V.		5.B.3;	N.V.
	ARS.CR_VII		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; G.5, G.6; N.V.		5.B.3;	N.V.
	ARS.CR_VIII		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; G.5, N.V.		5.B.3;	N.V.
	ARS.CR_IX		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.; N.V.		5.B.3;	N.V.
	ARS.CR_X		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.; N.V.		5.B.3;	N.V.
	ARS.CR_XI		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5	N.V.;N.V.; N.V.		5.B.3;	N.V.
	ARS.CR_XII		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.; G.6		5.B.3;	N.V.
	ARS.CR_XIII		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.; G.6		5.B.3;	N.V.
	ARS.CR_XIV		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.; G.6		5.B.3;	N.V.
	ARS.CR_XV		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.; N.V.		5.B.3;	N.V.
	ARS.CR_XVI		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.; N.V.		5.B.3;	N.V.
	ARS.CR_XVII		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; G.6 N.V.		5.B.3;	N.V.
	ARR.CR_I		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; N.V.			
	APC.CR_I		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.6	N.V.; G.5; G.6; G.4;		5.B.2; 5.B.3;	G.4; N.V.
SALA BOLOGNESE	ARS.SB_I		5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.			
	ARS.SB_II		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	G.5; G.6; N.V.			
	ARS.SB_III		5.A.4; 5.A.5	N.V.; G.6			
	ARS.SB_IV		5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.			
	ARS.SB_V		5.A.4; 5.A.5	N.V.; G.6			
	ARS.SB_VI		5.A.4; 5.A.5	N.V.; G.6			
	ARS.SB_VII		5.A.4; 5.A.5	N.V.; G.6			
	ARS.SB_VIII		5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.			
	ARS.SB_IX		5.A.4; 5.A.5; 5.A.14	N.V.; G.6		5.B.1	G.6
	ARS.SB_X		5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.			
	ARS.SB_XI		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.			
	ARS.SB_XII		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	G.5; G.6; N.V.			
	ARS.SB_XIII		5.A.4; 5.A.5; 5. 5.A.14; A.15	N.V.; G.6; N.V.; N.V.		5.B.1	G.6
	ARR.SB_I		5.A.4; 5.A.5,	N.V.; G.6			
	APR.SB_II		5.A.4; 5.A.5; 5.A.6;	G5; N.V.; G.4		5.B.2; 5.B.3	G.4; N.V.

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

COERENZA	COERENZA PARZIALE	NON COERENZA

		5. PAESAGGI – ECOSISTEMI - QUALITÀ SOCIALE E DEGLI SPAZI					
		5.A - Aumentare il patrimonio, conservare e migliorare la qualità e la distribuzione			5.B - Ridurre o eliminare le cause di impoverimento e degrado		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
SAN GIOVANNI IN PERSICETO	**ARS.SG_I**		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; N.V.; N.V.;		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_II		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; N.V.; N.V.;		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_III		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; N.V.; N.V.;		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_IV		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; *G.6*; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_V		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	*G.5*; *G.6*; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_VI		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	*G.5*; N.V.; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_VII		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V. N.V.; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_VIII		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_IX		5.A.1;5.A.4; 5.A.5	N.V.; N.V.; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_X		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; *G.5*; *G.6*; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_XI		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; N.V.			
	ARS.SG_XII		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; *G.6*; N.V.			
	ARS.SG_XIII		5.A.4; 5.A.5;	N.V.; *G.6*			
	ARS.SG_XIV		5.A.4; 5.A.5; 5.A.14; 5.A.15	*G.5*; *G.6* N.V.; N.V.		5.B.1;	*G.6*
	ARS.SG_XV		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	*G.5*; N.V.; N.V.			
	ARS.SG_XVI		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	*G.5*(a) e N.V.(b); *G.6*; N.V.			
	ARS.SG_XVII		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; *G.5*; *G6*; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_XVIII		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; *G.5*; *G.6*; N.V.;		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_XIX		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; *G.5*; *G.6*; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARS.SG_XX		5.A.4; 5.A.5;	N.V.; N.V.			
	ARS.SG_XXI		5.A.4; 5.A.5;	N.V.; N.V.			
	ARS.SG_XXII		5.A.4; 5.A.5;	N.V.; N.V.			
	ARR.SG_I		5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	*G.5*; N.V.; N.V.			
	ARR.SG_II		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; *G.5*; N.V.; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARR.SG_III		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; *G.5*; N.V.; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARR.SG_IV		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5;	N.V.; N.V.; N.V.		5.B.3	N.V.
	APR.SG_I		5.A.4; 5.A.5; 5.A.6; 5.A.15	*G.5*; *G.6*; *G.4*; N.V.		5.B.2, 5.B.3	*G.4*; N.V.
	APR.SG_II		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.6; 5.A.14;	N.V.; *G.5*; *G.6*; *G.4*; N.V.		5.B.1; 5.B.2; 5.B.3	*G.6*; *G.4*; N.V.
	APR.SG_IV		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.6;	N.V.; *G.5*; *G.6*; *G.4*		5.B.2; 5.B.3	*G.4*; N.V.
	APC.SG_II		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.6;	N.V.; *G5*; *G.6*; *G.4*;		5.B.2; 5.B.3	*G.4*; N.V.
SANT'AGATA	**ARS.SA_I**		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; *G.6*, N.V.		5.B.3	N.V.
	ARS.SA_II		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; *G.6*; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARS.SA_III		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; *G.5*; *G.6*; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARS.SA_IV e V		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.14; 5.A.15	N.V.; *G.5*; *G.6*, N.V.; N.V.		5.B.1; 5.B.3	N.V.; N.V.;
	ARS.SA_VI		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5;	N.V.; *G.5*; *G.6*		5.B.3	N.V.
	ARS.SA_VII		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5;	N.V.; N.V.; *G.6*		5.B.3	N.V.
	ARS.SA_VIII		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; *G.6*; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARR.SA_I		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; *G.5*; *G.6*; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARR.SA_II		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; *G.5*; *G.6*; N.V.		5.B.3	N.V.
	ARR.SA_III		5.A.1; 5.A.4; 5.A.5; 5.A.15	N.V.; N.V.; N.V.; N.V.		5.B.3	N.V.

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

	COERENZA		COERENZA PARZIALE		NON COERENZA

		7. - ENERGIA ED EFFETTO SERRA		
		7.A - Minimizzare l'uso di fonti fossili		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
ANZOLA EMILIA	ARS.AN_I		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.AN_II		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.AN_III		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.AN_IV		7.A.1	D.5, D.6
	APR.AN_I		7.A.1	D.5, D.6
	APR.AN_II		7.A.1	D.5, D.6
	APR.AN_V		7.A.1	D.5, D.6
CALDERARA DI RENO	ARS.CA_I		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CA_III		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CA_IV		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CA_V		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CA_VI		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.CA_I		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.CA_II		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.CA_III		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.CA_IV		7.A.1	D.5, D.6
	APR.CA_II		7.A.1	D.5, D.6
CREVALCORE	ARS.CR_I		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_II		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_III		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_IV		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_VI		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_VII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_VIII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_IX		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_X		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_XI		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_XII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_XIII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_XIV		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_XV		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_XVI		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.CR_XVII		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.CR_I		7.A.1	D.5, D.6
	APC.CR_I		7.A.1	D.5, D.6
SALA BOLOGNESE	ARS.SB_I		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SB_II		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SB_III		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SB_IV		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SB_V		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SB_VI		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SB_VII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SB_VIII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SB_IX		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SB_X		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SB_XI		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SB_XII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SB_XIII		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.SB_I		7.A.1	D.5, D.6
	APR.SB_II		7.A.1	D.5, D.6

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

	COERENZA		COERENZA PARZIALE		NON COERENZA

		7. - ENERGIA ED EFFETTO SERRA		
		7.A - Minimizzare l'uso di fonti fossili		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
SAN GIOVANNI IN PERSICETO	ARS.SG_I		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_II		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_III		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_IV		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_V		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_VI		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_VII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_VIII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_IX		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_X		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_XI		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_XII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_XIII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_XIV		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_XV		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_XVI		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_XVII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_XVIII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_XIX		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_XX		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_XXI		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SG_XXII		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.SG_I		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.SG_II		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.SG_III		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.SG_IV		7.A.1	D.5, D.6
	APR.SG_I		7.A.1	D.5, D.6
	APR.SG_II		7.A.1	D.5, D.6
	APR.SG_IV		7.A.1	D.5, D.6
	APC.SG_II		7.A.1	D.5, D.6
SANT'AGATA	ARS.SA_I		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SA_II		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SA_III		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SA_IV e V		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SA_VI		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SA_VII		7.A.1	D.5, D.6
	ARS.SA_VIII		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.SA_I		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.SA_II		7.A.1	D.5, D.6
	ARR.SA_III		7.A.1	D.5, D.6

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

COERENZA	COERENZA PARZIALE	NON COERENZA

		8. – MOBILITA'								
		A Contenere la mobilità ad elevato impatto ambientale			B – Migliorare l'efficienza ambientale degli spostamenti			C - Adeguare o innovare le politiche pubbliche		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
ANZOLA EMILIA	ARS.AN_I		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.AN_II		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.AN_III		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.AN_IV		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	APR.AN_I		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	APR.AN_II		8.A.1, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.6, N.V.
	APR.AN_V		8.A.1, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.6, N.V.
CALDERARA DI RENO	ARS.CA_I		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.CA_III		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.CA_IV		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.CA_V		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.CA_VI		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARR.CA_I		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARR.CA_II		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARR.CA_III		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARR.CA_IV		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	APR.CA_II		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
CREVALCORE	ARS.CR_I		8.A.1, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.6, N.V.
	ARS.CR_II		8.A.1, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.6, N.V.
	ARS.CR_III		8.A.1, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.6, N.V.
	ARS.CR_IV		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.CR_VI		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.CR_VII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.CR_VIII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.CR_IX		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.CR_X		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.CR_XI		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.CR_XII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.CR_XIII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.CR_XIV		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.CR_XV		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.CR_XVI		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.CR_XVII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARR.CR_I		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	APC.CR_I		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
SALA BOLOGNESE	ARS.SB_I		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SB_II		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SB_III		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SB_IV		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SB_V		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SB_VI		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SB_VII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SB_VIII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SB_IX		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SB_X		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SB_XI		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SB_XII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SB_XIII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARR.SB_I		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	APR.SB_II		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

	COERENZA		COERENZA PARZIALE		NON COERENZA

		8. – MOBILITA'								
		A Contenere la mobilità ad elevato impatto ambientale			B – Migliorare l'efficienza ambientale degli spostamenti			C – Adeguare o innovare le politiche pubbliche		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
SAN GIOVANNI IN PERSICETO	ARS.SG_I		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SG_II		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SG_III		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SG_IV		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SG_V		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SG_VI		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SG_VII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SG_VIII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SG_IX		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SG_X		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SG_XI		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SG_XII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SG_XIII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SG_XIV		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SG_XV		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SG_XVI		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SG_XVII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SG_XVIII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SG_XIX		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SG_XX		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SG_XXI		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SG_XXII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARR.SG_I		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARR.SG_II		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARR.SG_III		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARR.SG_IV		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	APR.SG_I		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	APR.SG_II		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	APR.SG_IV		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	APC.SG_II		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V

SANT'AGATA	ARS.SA_I		8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.2, A.6, N.V		8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.2, A.6, N.V		8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.2, A.6, N.V
	ARS.SA_II		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SA_III		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SA_IV e V		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SA_VI		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARS.SA_VII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARS.SA_VIII		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARR.SA_I		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.
	ARR.SA_II		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V
	ARR.SA_III		8.A.1, 8.A.2, 8.A.3, 8.A.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.B.1, 8.B.2, 8.B.3, 8.B.4	A.6, A.2, A.6, N.V.		8.C.1, 8.C.2, 8.C.3, 8.C.4	A.6, A.2, A.6, N.V.

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

COERENZA	COERENZA PARZIALE	NON COERENZA

		9. - MODELLI INSEDIATIVI, STRUTTURA URBANA, ECONOMICA E SOCIALE															
		9.A - Perseguire un assetto territoriale ed urbanistico equilibrato			9.B - Promuovere una strategia integrata tra città e campagna			9.C - Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente di vita (aria, rumore, acqua, verde, paesaggio e qualità estetica)			9.D - Promuovere un uso sostenibile delle risorse naturali (energia, acque, materiali....)			9.E - Ridurre l'erosione di beni e aree di interesse ambientale		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
ANZOLA EMILIA	ARS.AN_I		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.AN_II		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.AN_III		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5,	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.AN_IV		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	APR.AN_I		9.A.3	C.3, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.3, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, C.2, N.V., N.V.		9.D.2	D.1, D.2		9.E.2	F.2
	APR.AN_II		9.A.3	C.3, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.3, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, C.2, N.V., N.V		9.D.2	D.1, D.2		9.E.2	F.2
	APR.AN_V		9.A.3	C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.3, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, C.2, N.V., N.V		9.D.2	D.1, D.2		9.E.2	F.2
CALDERARA DI RENO	ARS.CA_I		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CA_III		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CA_IV		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CA_V		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CA_VI		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARR.CA_I		9.A.3	C.4		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		NON PERTINENTE	
	ARR.CA_II		9.A.3	C.4		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		NON PERTINENTE	
	ARR.CA_III		9.A.3	C.4		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		NON PERTINENTE	
	ARR.CA_IV		9.A.3	C.4		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		NON PERTINENTE	
	APR.CA_II		9.A.3	C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.3, 9.C.4, 9.C.5	N.V., C.2, N.V., N.V..		9.D.2	D.1, D.2		9.E.2	F.2
CREVALCORE	ARS.CR_I		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_II		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_III		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_IV		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_VI		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_VII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_VIII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_IX		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_X		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_XI		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_XII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_XIII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_XIV		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_XV		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_XVI		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.CR_XVII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARR.CR_I		9.A.3	C.3		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		NON PERTINENTE	
	APC.CR_I		RECEPITO DA ACCORDO ART. 18 LR 20/2000)			9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., C.2, N.V., N.V..		9.D.2	D.1, D.2		9.E.2	F.2
SALA BOLOGNESE	ARS.SB_I		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SB_II		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SB_III		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SB_IV		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SB_V		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SB_VI		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SB_VII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SB_VIII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SB_IX		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SB_X		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SB_XI		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SB_XII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SB_XIII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARR.SB_I		9.A.3	C.4					9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.2	F.2
	APR.SB_II		9.A.3	C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.3, 9.C.4, 9.C.5	N.V., C.2, N.V., N.V.		9.D.2	D.1, D.2		9.E.2	F.2

VERIFICA DI COERENZA DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PSC

LEGENDA

COERENZA	COERENZA PARZIALE	NON COERENZA

		9. - MODELLI INSEDIATIVI, STRUTTURA URBANA, ECONOMICA E SOCIALE															
		9.A - Perseguire un assetto territoriale ed urbanistico equilibrato			9.B - Promuovere una strategia integrata tra città e campagna			9.C - Tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente di vita (aria, rumore, acqua, verde, paesaggio e qualità estetica)			9.D - Promuovere un uso sostenibile delle risorse naturali (energia, acque, materiali....)			9.E - Ridurre l'erosione di beni e aree di interesse ambientale		
		Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori	Coerenza	Politiche/azioni applicate	Indicatori
SAN GIOVANNI IN PERSICETO	ARS.SG_I		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_II		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_III		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_IV		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_V		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_VI		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_VII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_VIII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_IX		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_X		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_XI		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_XII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_XIII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_XIV		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_XV		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_XVI		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_XVII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_XVIII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_XIX		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_XX		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_XXI		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SG_XXII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARR.SG_I		9.A.3	C.4		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		NON PERTINENTE	
	ARR.SG_II		9.A.3	C.4		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		NON PERTINENTE	
	ARR.SG_III		9.A.3	C.4		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		NON PERTINENTE	
	ARR.SG_IV		9.A.3	C.4		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		NON PERTINENTE	
	APR.SG_I		9.A.3	C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.3, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, C.2, N.V., N.V		9.D.2	D.1, D.2		9.E.2	F.2
	APR.SG_II		9.A.3	C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.3, 9.C.4, 9.C.5	N.V., C.2, N.V., N.V.		9.D.2	D.1, D.2		9.E.2	F.2
	APR.SG_IV		9.A.3	C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.3, 9.C.4, 9.C.5	N.V., C.2, N.V., N.V.		9.D.2	D.1, D.2		9.E.2	F.2
	APC.SG_II		9.A.3	C.3		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., C.2, N.V., N.V.		9.D.2	D.1, D.2		9.E.2	F.2
SANT'AGATA	ARS.SA_I		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SA_II		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SA_III		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SA_IV e V		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SA_VI		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.2, 9.C.4, 9.C.5	N.V., G.5, N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SA_VII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARS.SA_VIII		9.A.2, 9.A.3	C.1, C.3		9.B.1	G.7		9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		9.E.1	F.2
	ARR.SA_I		9.A.3	C.4		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		NON PERTINENTE	
	ARR.SA_II		9.A.3	C.4		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		NON PERTINENTE	
	ARR.SA_III		9.A.3	C.4		NON PERTINENTE			9.C.1, 9.C.4, 9.C.5	N.V., N.V., N.V.		9.D.1	D.1, D.2		NON PERTINENTE	

7. IL PIANO DI MONITORAGGIO DEL PSC E GLI INDICATORI PER IL MONITORAGGIO

Ai sensi dell'art. 5 della LR 20/2000 e dell'art. 18 del D. Lgs 4/2008, il Comune deve provvedere al monitoraggio dell'attuazione del PSC e dei suoi effetti sui sistemi ambientali e territoriali, verificando il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive.
Con riferimento all'Atto di indirizzo e coordinamento (Del. Cons.Reg. 4 aprile 2001, n. 173) la VALSAT "definisce gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi".
All'interno del processo di VALSAT, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.
Nell'approccio metodologico utilizzato, la VALSAT è considerata come processo dinamico e, quindi, migliorativo con possibili ottimizzazioni degli strumenti, anche in funzione del monitoraggio e delle valutazioni future.

Il Piano di monitoraggio del PSC consiste:
- nella definizione delle finalità del monitoraggio,
- nella definizione della cadenza temporale del monitoraggio e delle azioni propedeutiche allo stesso e nella definizione delle modalità e di svolgimento del monitoraggio e della raccolta dei dati,
- nella definizione dei set di indicatori per il monitoraggio.

Sono di seguito richiamati i diversi elementi che costituiscono i contenuti del presente Piano di monitoraggio del PSC.

Finalità del monitoraggio del PSC:
La finalità del presente Piano di monitoraggio del PSC, è quella di verificare la validità delle scelte adottate mediante riscontri oggettivi che derivano dal raggiungimento o meno degli obiettivi perseguiti dalla pianificazione, facendo ricorso al set di indicatori del monitoraggio individuati dal PSC.

Cadenza del monitoraggio del PSC e modalità di svolgimento:
Il monitoraggio deve essere effettuato in occasione di ciascun POC, successivo al primo, che preveda l'utilizzazione di una quota del dimensionamento residenziale o produttivo, predisponendo un rendiconto dello stato di attuazione del PSC, che valuti gli effetti dell'attuazione del PSC sull'ambiente e sul territorio, utilizzando l'apposito "set di indicatori per il monitoraggio" contenuti nel presente Rapporto Ambientale VAS-VALSAT (PSC/V), eventualmente aggiornando, ove necessario, il Quadro Conoscitivo del PSC. Il monitoraggio sarà effettuato in collaborazione con la Provincia, in qualità di autorità competente e con le Amministrazioni aventi competenza in materia ambientale che abbiano partecipato alla conferenza di pianificazione. Le risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio saranno definite da uno specifico atto di indirizzo per la formazione del POC, anche avvalendosi di specifici finanziamenti regionali o provinciali. Degli esiti del monitoraggio sarà data adeguata informazione.
Al fine di garantire la possibilità di effettuare il monitoraggio, i Comuni dovranno organizzare i propri Sistemi Informativi Territoriali al fine di mantenere aggiornati

annualmente i dati di base, funzionali agli indicatori per il monitoraggio.

Indicatori per il monitoraggio del PSC

Gli indicatori per il monitoraggio del piano devono risultare, oltre che culturalmente condivisi e compresi anche in termini di visibilità sociale, rappresentati da parametri che risultino misurabili in modo univoco, continuo e tecnicamente affidabile. Essi devono essere in grado di rappresentare al meglio gli effetti delle politiche e delle azioni del Piano in rapporto alle componenti strutturali dell'ambiente e del territorio, per consentire nel tempo una valutazione della efficacia e della sostenibilità delle scelte insediative.
Nell'identificare tali indicatori occorre tenere in debita considerazione le specificità del territorio allo studio, in quanto devono essere il più possibile espressivi dell'evoluzione degli elementi strutturali del sistema ambientale, del sistema insediativo e di quello socio-economico.
In base agli elementi di conoscenza acquisiti sulle fonti e sui fenomeni da monitorare, si è valutato quali indicatori rispondessero ai seguenti requisiti specifici:
- reperibilità, completezza, aggiornamento, operabilità e affidabilità dei dati necessari alla costruzione degli indicatori e alla loro parametrazione;
- capacità di rappresentare lo stato e l'evoluzione dell'ambiente e del territorio;
- possibilità di utilizzare gli indicatori per rappresentare e misurare l'efficacia delle specifiche politiche dei PSC;
- possibilità di integrare la griglia degli indicatori con altri strumenti interpretativi e valutativi.

Riuscire a mantenere una stretta relazione tra obiettivi - politiche - azioni contenute nel PSC (che rappresentano le principali strategie di risposta ai problemi/criticità riscontrati nel territorio in esame) ed il set di indicatori utilizzati in sede di Valsat, permette in definitiva di consolidare l'impianto complessivo del lavoro e di rendere credibile il compito di verificare nel tempo l'andamento delle trasformazioni indotte dal Piano.
Gli indicatori proposti di seguito vanno intesi come una "lista aperta" che potrà essere implementata in occasione di ciascun POC successivo al primo, aggiornando ed integrando, eventualmente, ove necessario, le basi conoscitive e l'eventuale VAS specifica.
In sede di adeguamento, dovrà essere redatto un breve rapporto che oltre a commentare l'evoluzione degli indicatori ed il raggiungimento o meno degli obiettivi del PSC, dovrà fornire sintetiche indicazioni per l'attivazione di eventuali varianti al PSC che si rendessero necessarie.

Si riportano di seguito gli indicatori selezionati al fine di monitorare l'efficacia delle politiche-azioni definite dal PSC, partendo da quelli individuati dal PTCP e dagli altri piani sovraordinati generali o di settore, che sono stati adattati alla realtà pianificata, dettagliando ulteriormente, ove necessario, quelli considerati nella VALSAT del PTCP, in funzione della rappresentatività della realtà territoriale in esame.
Sempre partendo dal PTCP è stato individuato un TARGET di sostenibilità da raggiungere nell'orizzonte temporale del piano per ciascun indicatore.
A seconda dei casi si è fatto riferimento a:
- standard quantitativi definiti dal PTCP e/o dagli strumenti di programmazione settoriale,
- parametri/standard di legge,
- convenzioni/protocolli internazionali,
- strategie di azione ambientale.

Sono stati evidenziati in corsivo gli indicatori la cui variazione è determinata principalmente da azioni di piani o programmi di altri Enti e quelli che dipendono da politiche in capo ai Comuni, ma che non sono disciplinate da PSC POC e RUE.

Questo al fine di esplicitare quanto il raggiungimento o il non raggiungimento dei target è imputabile al PSC. In tal modo, nelle valutazioni future, sarà possibile valutare se le eventuali ottimizzazioni siano da rapportare al PSC oppure ad altri piani o programmi comunali.
Si sottolinea comunque che il raggiungimento dei target anche rispetto agli indicatori riferiti ad azioni di altri enti è essenziale per la sostenibilità ambientale del PSC.

A.1	Flussi di traffico sulla rete urbana dell'Associazione
Descrizione dell'indicatore	Numero di veicoli misurati sulle strade principali dei comuni interessati dagli interventi finalizzati al raggiungimento dell"obiettivo specifico di "Riduzione dei flussi di attraversamento dei centri abitati"
Unità di misura	Veicoli leggeri, veicoli pesanti
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Il traffico è stato identificato come la principale sorgente inquinante sul territorio. La maggior parte delle azioni identificate hanno quindi come obiettivo la riduzione degli spostamenti con il mezzo privato.
Target	Non definito

A.2	Quota modale su trasporto pubblico (di pertinenza dei Piani di Bacino nell'attuazione del Piano della Mobilità Provinciale)
Descrizione dell'indicatore	Incidenza del numero di spostamenti sistematici nei giorni feriali su mezzi di trasporto pubblico (treno + autobus) rispetto al numero totale di spostamenti pendolari giornalieri.
Unità di misura	%
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Il governo della mobilità costituisce uno dei fattori cruciali per la qualità dell'ambiente e della vita. Tutti gli indicatori ambientali che si muovono in senso negativo sono determinati o influenzati dai trasporti e dal traffico: emissioni di CO2, emissioni di benzene e di PM10, inquinamento acustico, mortalità, occupazione di suolo, frammentazione delle aree verdi. E' dunque evidente la necessità di riequilibrare il sistema della mobilità spostando su reti di trasporto collettivo (sia ferro che gomma) parte della domanda di trasporto.
Target	Raggiungimento di una quota modale degli spostamenti abituali sul trasporto pubblico del 35%; l'incremento, quindi, su base 1991 deve essere pari a 13 punti percentuali (dal 22% al 35%).

A.3	Numero medio di saliti/discesi alle stazioni ferroviarie (di pertinenza dei Piani di Bacino nell'attuazione del Piano della Mobilità Provinciale e degli accordi sul SFM)
Descrizione dell'indicatore	Numero di passeggeri saliti e discesi giornalmente alle stazioni ferroviarie aggregati per direttrice
Unità di misura	Numero
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	È evidente la necessità di riequilibrare il sistema della mobilità spostando su reti di trasporto collettivo (sia ferro che gomma) parte della domanda di trasporto.
Target	Le previsioni di utilizzo del SFM stimano, a regime, un possibile target di 100.000 spostamenti giornalieri tra Bologna e Provincia Inserire i dati relativi alle stazioni dell'Associazione derivati dello studio SFM della Provincia di Bologna

A.4	Numero di stalli moto, bici e auto dedicati all'interscambio intermodale
Descrizione dell'indicatore	Numero di posteggi vuoti presenti alle fermate del SFM
Unità di misura	Numero
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Tale indicatore permette di verificare l'uso del Servizio Ferroviario Metropolitano misurando la reale efficacia di azioni mirate ad alimentare il sistema attraverso la politica dell'integrazione modale.
Target	L'intermodalità è tanto più elevata quanto minore è il numero di stalli vuoti dedicati all'interscambio

A.5	Nuovo edificato entro 600 m dalle stazioni
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale fra il nuovo edificato entro 600 m dalle stazioni (mq) ed il nuovo edificato totale (mq).
Unità di misura	%
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Promuovere un ordinato sviluppo del territorio, dei tessuti urbani e del sistema produttivo e ridurre la pressione degli insediamenti sui sistemi naturali e ambientali favorendo l'uso di mezzi di trasporto collettivo, attraverso una localizzazione insediativa ottimale. "
Target	Il 70% delle nuove previsioni urbanistiche per usi urbani deve attestarsi intorno alle stazioni SFM

A.6	Dotazione piste ciclabili
Descrizione dell'indicatore	Lunghezza delle piste ciclabili esistenti in sede propria o promiscua
Unità di misura	Km;
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Favorire l'integrazione tra modalità di trasporto alternative e incentivare modalità di trasporto a basso (nullo) impatto ambientale.
Target	25% dei percorsi prioritari individuati nel PSC da attuarsi nell'ambito di un POC

A.7	Pedonalizzazioni dei centri storici (da assumere nell'ambito dell'attuazione dei PGTU)
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale fra superficie pedonalizzata e superficie del centro storico così come individuato dalle cartografie del piano comunale
Unità di misura	Numero
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	È evidente la necessità di riequilibrare il sistema della mobilità spostando parte della domanda di trasporto su modalità meno inquinanti (comprese le modalità ciclabili e pedonali).
Target	Non definito

A.7	Lunghezza delle corsie preferenziali (da assumere nell'ambito dell'attuazione dei PGTU che assumono le nuove configurazioni di rete
Descrizione dell'indicatore	Lunghezza delle corsie preferenziali in ambito urbano
Unità di misura	Km
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	I nuovi assetti di rete del trasporto pubblico, da definirsi con i Piani di Bacino, potranno richiedere la necessità, per riequilibrare la maggiore lunghezza di alcune linee ,derivante dalla necessità di coprire maggiormente le aree dei centri abitati, con azioni di "recupero" di funzionalità del sistema attraverso lì'introduzione di corsie preferenziali; ciò a favore dell'uso del mezzo pubblico in ambito urbano ed extraurbano
Target	Non definito

B.1	Popolazione esposta a inquinamento acustico ed atmosferico
Descrizione dell'indicatore	Numero di residenti entro i 150 metri da assi stradali della rete autostradale e della grande rete e 50 m dalla rete di base di interesse regionale dalla viabilità extraurbana di rilievo provinciale o interprovinciale e dalle strade urbane di scorrimento.
Unità di misura	Numero
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La stima dell'impatto sulla salute proposta con il presente indicatore si basa sul numero degli abitanti esposti ai più elevati livelli di inquinamento atmosferico da traffico stradale. È evidente la necessità di ridurre o almeno contenere tale numero.
Target	La popolazione residente in tali fasce non deve aumentare e deve possibilmente calare

B.2	Popolazione residente nell'area di possibile influenza delle zone industriali
Descrizione dell'indicatore	Popolazione residente all'interno o nei 50 m dalle aree industriali e nei 100 m dai punti di emissione autorizzati
Unità di misura	n;
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La stima dell'impatto sulla salute proposta con il presente indicatore si basa sul numero degli abitanti esposti ai più elevati livelli acustici e di inquinamento atmosferico da attività produttive. È evidente la necessità di ridurre o almeno contenere tale numero.
Target	La popolazione residente in tali aree non deve aumentare e deve possibilmente calare

B.3	Popolazione esposta a inquinamento acustico ed atmosferico
Descrizione dell'indicatore	Numero di residenti nelle fasce di IV classe di strade e ferrovie.
Unità di misura	Numero
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La stima dell'impatto sulla salute proposta con il presente indicatore si basa sul numero degli abitanti esposti ai più elevati livelli acustici da traffico stradale e ferroviario. È evidente la necessità di ridurre o almeno contenere tale numero.
Target	La popolazione residente in tali fasce non deve aumentare e deve possibilmente calare

C.1	Residenti in centri con dotazioni di servizi di base
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale fra i residenti nei centri dotati di tutti i servizi di base e la popolazione complessivamente residente nel territorio provinciale.
Unità di misura	%
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La relativa vicinanza tra servizi di base e residenza corrisponde alla necessità di perseguire una morfologia insediativa ottimale, così come richiesto dalla L.R. 20/2000, in grado di indurre la popolazione alla riduzione della dipendenza dal mezzo privato, con vantaggi da un punto di vista ambientale; tale condizione inoltre, al contrario della dispersione urbana, favorisce potenzialmente la coesione sociale, favorendo la riduzione di una serie di servizi legati alla assistenza sociale.
Target	L'80% dell'aumento di popolazione complessiva provinciale deve avvenire nei centri dotati di tutti i servizi di base.

C.2	Dotazione pro-capite di aree per attrezzature e spazi collettivi di qualità
Descrizione dell'indicatore	Dotazione pro-capite di aree per attrezzature e spazi collettivi di qualità come definito dall'Art.10.5 delle Norme di attuazione.
Unità di misura	Mq/ab.
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Nella pratica urbanistica il concetto di standard è andato sempre più ad identificarsi con la definizione di obiettivi minimi di dotazione di aree per servizi pubblici. Oggi è necessario restituire a questo concetto il suo significato più esteso di parametro di valutazione, che consenta di definire e misurare obiettivi di più ampia qualità. In particolare, per quanto riguarda il raggiungimento di obiettivi di qualità ecologico-ambientale di qualità della dotazione dei servizi e delle infrastrutture, è necessario che gli strumenti di pianificazione assumano il principio della sostenibilità nello sviluppo dei sistemi ambientale, insediativo, economico e della mobilità, fissino soglie di criticità ritenute accettabili, definiscano parametri (standard) per garantire e misurare il conseguimento di tali risultati.
Target	Raggiungimento dello standard complessivo minimo pari a 30 mq/ab per la residenza (LR. 20/2000, art.A-24) da verificarsi sia nel complesso del territorio comunale che per i singoli centri abitati.

C.3	Consumo di suolo/1
Descrizione dell'indicatore	Quantità di superficie utile utilizzata in un singolo ambito in rapporto alla superficie utile residua da usare negli altri ambiti (più è alta la SU utilizzata in un singolo ambito e minore sarà la necessità di altri ambiti per realizzare la SU residua).
Unità di misura	%
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Il PSC ha fissato, fra i suoi obiettivi di sostenibilità, la riduzione del consumo di suolo. L'utilizzo contenuto di ambiti di nuovo insediamento sulle alternative proposte dal PSC garantisce l'obiettivo fissato.
Target	L'indice UT, deve essere utilizzato al massimo per garantire un' alto fattore di densità urbana valutando che minore è il consumo di territorio. La densificazione è uno dei principi cardine dell'urbanistica sostenibile.

C.4	Consumo di suolo/2
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale tra la superficie degli ambiti di riqualificazione urbana rispetto alla superficie di ambiti di nuovo insediamento residenziale, nell'ambito di ogni singolo POC.
Unità di misura	%
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La priorità all'inserimento in POC di ambiti di riqualificazione urbana rispetto agli ambiti di nuovo insediamento residenziale, contenendo il consumo di suolo, costituisce elemento di sostenibilità del PSC.
Target	L'attivazione di ambiti di riqualificazione urbana deve essere incentivata quanto più possibile.

D.1	Certificazione energetica degli edifici
Descrizione dell'indicatore	Numero di edifici che otterranno la certificazione a seguito di interventi di miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici esistenti o nel caso di nuovi alloggi realizzino performance prestazionali maggiori di quelle richieste dalla normativa vigente
Unità di misura	Numero
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	È necessario prevedere interventi che valorizzino il patrimonio edilizio caratterizzandolo anche sulla base delle qualità prestazionali dal punto di vista energetico, infatti a fronte di interventi iniziali strutturali sicuramente più onerosi sarà possibile ottenere dell'edificio una qualità di vita da parte degli occupanti dell'edificio ed un risparmio sui consumi energetici e quindi un risparmio anche economico superiore alle spese di investimento iniziali oltre a contribuire per il razionale utilizzo delle fonti fossili e la riduzione dell'effetto serra.
Target	Certificazione di tutti i nuovi edifici previsti nel PSC

D.2	Consumi energetici
Descrizione dell'indicatore	Totale complessivo dei consumi di energia derivanti dagli usi civili, produttivi, trasporti
Unità di misura	Tep/anno
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Tale indicatore permette di verificare attraverso il controllo sui consumi di energia se le azioni adottate consentono una effettiva riduzione dei consumi
Target	Riduzione del 10% al 2021

D.3	Riduzione di gas serra
Descrizione dell'indicatore	Emissioni %di CO2 attraverso i consumi energetici
Unità di misura	%
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	"Le emissioni di gas climalteranti sul nostro pianeta rappresentano oggi uno dei più gravi problemi ambientali a scala planetaria con potenziali conseguenze sociali economiche sanitarie ed ambientali Le politiche introdotte nel PSC e nel RUE volti a favorire il risparmio energetico, migliori prestazioni energetiche e la produzione a livello locale di energia da finti rinnovabili, consentirà di ridurre le emissioni di gas serra provenienti dai consumi energetici nei vari settori, domestico, produttivo, terziario, trasporti
Target	Riduzione delle emissioni di CO2 nei Comuni dell'Associazione di Terred'acqua (10% al 2021)

D.4	Produzione di agroenergia a livello locale
Descrizione dell'indicatore	Quantitativi di energia prodotta dall'utilizzo di prodotti e scarti agricoli vegetali
Unità di misura	Mw/anno;
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Favorire la produzione a livello locale grazie alla notevole produttività delle aree agricole, di energia ottenuta dalla produzione agricola compreso gli scarti .
Target	Incremento della produzione di agroenergia - da definire

D.5	Produzione di energia dal sole
Descrizione dell'indicatore	Energia prodotta a livello locale attraverso il sole per sostituire il fabbisogno attuale di energia da fonte fossile dei settori terziario, produttivo, commerciale e residenziale
Unità di misura	Mq di pannelli solari termici e fotovoltaici realizzati all'anno per la produzione di energia ed acqua calda
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Favorire la produzione a livello locale sfruttando l'energia solare, di energia ottenuta dalla installazione di collettori solari e pannelli fotovoltaici per vari usi
Target	24.000 mq di collettori solari termici e 100.000 mq di pannelli fotovoltaici

D.6	Produzione di energia elettrica e calore mediante cogenerazione e teleriscaldamento
Descrizione dell'indicatore	Realizzazione di impianti a cogenerazione, microcogenerazione e teleriscaldamento nelle nuove aree di espansione per ottenere prestazioni energetiche maggiori e quindi consumi ridotti
Unità di misura	n. di utenze/anno
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La realizzazione di impianti di queste tipologie consente una riduzione dei consumi del 30%
Target	Non definito

E.1	Rifiuti Urbani prodotti nei Comuni dell'Associazione
Descrizione dell'indicatore	Quantità totale di rifiuti urbani prodotti
Unità di misura	Tonnellate /anno
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Ridurre la produzione di rifiuti determina una riduzione delle emissioni di CO2 e quindi delle emissioni di gas serra
Target	Azzerare l'incremento della produzione di rifiuti determinata dallo sviluppo urbanistico al 2021

E.2	Raccolta differenziata
Descrizione dell'indicatore	Percentuale di raccolta differenziata sul totale dei rifiuti urbani .
Unità di misura	%
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	In recupero e riutilizzo delle varie frazioni di rifiuti consente di ottenere una riduzione dei consumi di energia per produrre materie prime e soprattutto determina una riduzione delle emissioni di CO2
Target	Raggiungimento del 65% incremento percentuale dal 36,5% al 65%.

F.1	Superficie edificata esposta al rischio idraulico
Descrizione dell'indicatore	Percentuale di superfici urbanizzata entro aree a rischio idraulico.
Unità di misura	% di superficie urbanizzata
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Definire una politica insediativa ed infrastrutturale a favore della sicurezza della popolazione rispetto all'esposizione al rischio idraulico è fondamentale per preservare vite umane e beni materiali.
Target	La superficie edificata esposta al rischio idraulico non deve aumentare e, se possibile dovrebbe, diminuire

F.2	Consumo di suolo in aree interessate da tutela fluviale s.l. e da tutela idrogeologica
Descrizione dell'indicatore	Percentuale di crescita di superficie urbanizzata in aree interessate da tutela fluviale s.l. (alvei attivi, fasce di tutela e pertinenza fluviale) e da tutela idrogeologica (aree di ricarica della falda – settori di tipo B e D; aree di salvaguardia dei pozzi ad uso acquedottistico; aree a vulnerabilità naturale dell'acquifero elevata o estremamente elevata)
Unità di misura	%
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Le acque superficiali e sotterranee rappresentano la più importante risorsa rinnovabile del territorio; la sostenibilità ambientale e territoriale dello sviluppo insediativo deve necessariamente passare attraverso una riduzione della crescita dell'urbanizzato entro tali aree.
Target	Crescita di territorio edificato entro le aree interessate da tutela fluviale s.l. nulla ed entro le aree interessate da tutela idrogeologica s.l. non superiore al 10% della superficie urbanizzata esistente entro tali aree.

F.3	Suolo impermeabilizzato in aree interessate da tutela idrogeologica
Descrizione dell'indicatore	Percentuale di crescita di superficie impermeabilizzata in aree interessate da tutela idrogeologica (aree di ricarica della falda – settori di tipo B e D; aree di salvaguardia dei pozzi ad uso acquedottistico)
Unità di misura	% di suolo impermeabilizzato
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La tutela quantitativa della risorsa idrica sotterranee rappresenta la tutela della più importante risorsa rinnovabile del territorio; la sostenibilità ambientale e territoriale dello sviluppo insediativo deve necessariamente passare attraverso una riduzione della crescita dell'impermeabilizzazione entro tali aree.
Target	Crescita di territorio impermeabilizzato entro le aree interessate da tutela idrogeologica s.l. non superiore al 7% della superficie impermeabilizzata esistente entro tali aree.

F.4	Reti separate per la raccolta delle acque reflue
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale tra l'estensione delle reti separate (ovvero reti bianche e nere) e l'estensione complessiva della rete fognaria pubblica.
Unità di misura	%
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La gestione delle acque reflue e meteoriche gioca un ruolo fondamentale nel raggiungimento di un livello di qualità accettabile dei corpi idrici. La separazione delle reti di collettamento delle acque bianche e nere consente di veicolare per intero queste ultime al sistema di depurazione, che altrimenti in parte verrebbero indirizzate, in occasione degli eventi meteorici attraverso il sistema degli scolmatori, ai corpi idrici superficiali, compromettendone la qualità E' quindi fondamentale, attraverso interventi di riqualificazione urbana, perseguire la progressiva sostituzione delle reti miste esistenti con reti separate e la diffusione di sistemi di invaso/trattamento delle acque di prima pioggia.
Target	Incidenza delle reti separate: 20%

F.5	Rete Fognaria - Copertura del sistema fognario
Descrizione dell'indicatore	Percentuale di popolazione servita dalla pubblica fognatura. Indice per la valutazione della copertura territoriale del sistema fognario. Consente di valutare la diminuzione dei reflui direttamente dispersi nei corpi idrici superficiali a discapito della qualità delle acque superficiali e delle condizioni igieniche del territorio.
Unità di misura	% di popolazione servita da pubblica fognatura
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La capillarità dello sviluppo del sistema fognario consente di evitare la dispersione sul suolo e nei corpi idrici superficiali di acque reflue con conseguente miglioramento della qualità delle acque superficiali e sotterranee
Target	Aumento della percentuale di abitanti serviti da pubblica fognatura rispetto agli abitanti totali residenti

F.6	Depurazione
Descrizione dell'indicatore	Percentuale di abitanti equivalenti depurati. Consente di valutare la diminuzione di reflui non depurati e quindi direttamente dispersi nei corpi idrici superficiali a discapito della qualità delle acque superficiali e delle condizioni igieniche del territorio.
Unità di misura	% di abitanti equivalenti serviti da depurazione
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	L'aumento della capacità depurativa a servizio del territorio, riduce la dispersione sul suolo e nei corpi idrici superficiali con conseguente miglioramento della qualità delle acque superficiali e sotterranee
Target	Aumento della percentuale di abitanti equivalenti/anno depurati rispetto agli abitanti/equivalenti totali residenti

F.7	(Utilizzo materiali derivanti da demolizioni e impiego di materiali riciclabili
Descrizione dell'indicatore	Volume annuale di materiale derivante da demolizione reimpiegato o riciclato e volume annuo di materiale reimpiegabile/riciclabile in caso di demolizione futura impiegato
Unità di misura	Mc/anno
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Favorire ed incentivare un maggior impiego di materiale derivante da demolizioni oltre che incentivare l'utilizzo di materiali reimpiegabili/riciclabili in caso di demolizione futura, consente di limitare, indirettamente la quantità di rifiuti edilizi oltre che il ricorso a materiale di cava, limitando il consumo di "risorse non rinnovabili"
Target	Aumento dei mc/anno recuperati e riutilizzati

F.8	Consumo idrico di tipo civile procapite
Descrizione dell'indicatore	Volume annuale del consumo idrico procapite valutato, sia per la popolazione residente che come contributo "produttivo"
Unità di misura	l/ab/giorno
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Favorire ed incentivare un maggior risparmio idrico ed il riutilizzo delle risorse idriche per usi compatibili, limitando il consumo di "risorse non rinnovabili"
Target	Allineamento del consumo procapite (l/ab/giorno) ai valori previsti dal PTA

F.9	Prelievi da falda
Descrizione dell'indicatore	Volumi idrici annuali estratti da falda per usi acquedottistici.
Unità di misura	Mc/anno
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La disponibilità della risorsa idrica, in termini di adeguatezza qualitativa e quantitativa, passa inevitabilmente attraverso la razionalizzazione dei prelievi, delle modalità di utilizzo e di restituzione all'ambiente, da attuarsi attraverso la diversificazione delle fonti di approvvigionamento idrico, la riduzione dei prelievi dalle falde profonde, l'utilizzo di tali acque per i soli scopi idropotabili, l'attivazione di misure volte al risparmio idrico per gli usi non potabili attraverso l'individuazione di fonti alternative a quella acquedottistica ed alle acque sotterranee.
Target	Riduzione dei prelievi fino al raggiungimento di una situazione di equilibrio sui livelli piezometrici.

F.10	Qualità acque superficiali
Descrizione dell'indicatore	Indice sintetico per la valutazione chimico-fisica di qualità delle acque superficiali, ottenuto a partire dai valori dei seguenti macrodescrittori: - ossigeno disciolto; - COD e BOD_5; - Azoto ammoniacale e nitrico; - Fosforo totale; - Escherichia coli. In base ai valori riportati dai seguenti parametri si ottiene un punteggio che individua il grado di qualità secondo 5 classi
Unità di misura	Numerico (Punteggio da cui discende la classe di qualità)
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Le acque superficiali e sotterranee rappresentano per gli ecosistemi naturali e per l'uomo una risorsa vitale da salvaguardare attraverso politiche di tutela e gestione che perseguano obbiettivi di qualità ambientale funzionale.
Target	Quelli previsti dal D.Lgs 152/06.

G.1	Il sistema delle aree protette
Descrizione dell'indicatore	Quantificazione delle aree protette in relazione alla superficie territoriale esaminata
Unità di misura	Ha per ha di superficie territoriale
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Si tratta di quelle aree caratterizzate da un valore biologico e da una ricchezza paesaggistica definite dal PTCP, art.18 – zone di particolare interesse paesaggistico ambientale, Art.25- zone di tutela naturalistica, nonché le aree habitat 2000. Queste presentano una notevole valenza dal punto di vista della biodiversità nonché dal punto di vista ambientale, ecologico e paesaggistico. È possibile anche associare a queste aree anche una funzione primaria in termini di incremento della rete ecologica, e funzioni secondarie di tutela idrogeologica del territorio ed un possibile ruolo turistico-ricreativo.
Target	Incremento delle superfici di aree protette

G.2	Fasce di ambientazione infrastrutture
Descrizione dell'indicatore	Fasce di ambientazione
Unità di misura	Mq; Mq/ml di strade con fasce; ml di strade con fasce/ml di strade non locali in previsione realizzate
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La necessità di introdurre di realizzare delle infrastrutture lineari maggiormente compatibili con l'ambiente circostante impone di prevedere delle fasce di ambientazione specifiche.
Target	Realizzazione delle fasce di ambientazione previste dal PSC relative a tutte le infrastrutture realizzate.

G.3	Agricoltura biologica
Descrizione dell'indicatore	Incidenza della SAU (Superficie Agricola Utilizzata) ad agricoltura biologica sulla SAU complessiva.
Unità di misura	%
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	L'orientamento di sempre più operatori agricoli verso tecniche produttive eco-compatibili (e verso diversificazioni aziendali quali l'agriturismo) è una delle risposte più importanti e innovative per affrontare i molteplici problemi che affliggono il settore agricolo: da un lato per la capacità di ricondurre a nuove forme di equilibrio il rapporto tra agricoltura e sistema ambientale; dall'altro per perseguire quella rivitalizzazione del settore primario che le politiche comunitarie centrano ormai sulla cosiddetta agricoltura multifunzionale cioè su una agricoltura che integri la produzione eco-compatibile di beni primari (di qualità superiore anche se con rese quantitative più contenute) e di servizi primari vendibili, come quelli agrituristici, forestali, artigianali, con la capacità di svolgere "servizi" d'interesse collettivo di difesa ambientale e di manutenzione del territorio. Se l'agricoltura biologica costituisce, infatti, uno strumento in grado di tutelare e valorizzare le risorse paesaggistiche ed ambientali, i prodotti biologici individuano anche un mercato in espansione e non più esclusivamente "di nicchia". Ciò è anche frutto delle politiche comunitarie che hanno "finalmente messo a punto un sistema europeo che ha codificato la materia, dandole una specifica connotazione e validità in tutti gli Stati membri. Questo sistema trae concretizzazione nel Regolamento comunitario n. 2092 del 1991 e nel recente Regolamento n. 1804, del 19 luglio 1999, inerente la zootecnia biologica. La Regione Emilia-Romagna che già nel 1993 si era dotata di uno strumento legislativo per disciplinare (in assenza di norme nazionali) le produzioni biologiche, dopo il D.L. n. 220 del 1995 che ha determinato un nuovo quadro normativo nazionale in materia di riconoscimento e controllo delle aziende biologiche, ha approvato la nuova L.R. 28/97 "Norme per il settore agroalimentare biologico". Questa legge, che rappresenta, di fatto, un riconoscimento al salto culturale del settore, prevede all'art. 5 "Associazioni degli operatori biologici" l'istituzione presso l'Assessorato regionale competente in materia di agricoltura l'elenco degli operatori dell'agricoltura biologica distinti nelle sezioni: produttori agricoli; preparatori; raccoglitori dei prodotti spontanei.
Target	Incremento del trend.

G.4	Fasce di ambientazione areali/1
Descrizione dell'indicatore	Fasce di ambientazione
Unità di misura	Mq; Mq/ml del perimetro esterno delle aree produttive/commerciali attuate;
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La necessità di realizzare nuovi insediamenti produttivi maggiormente compatibili con l'ambiente circostante impone di prevedere delle fasce di ambientazione specifiche.
Target	Realizzazione delle fasce di ambientazione come previste dal PSC, relative a tutti gli insediamenti produttivi/commerciali realizzati.

G.5	Fasce di ambientazione areali/2
Descrizione dell'indicatore	Fasce di ambientazione
Unità di misura	Mq; Mq/ml del perimetro esterno delle aree attuate confinante con aree produttive o infrastrutture;
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La necessità di realizzare di nuovi insediamenti anche in prossimità di infrastrutture o aree produttive (esistenti o in previsione) impone di prevedere delle fasce di ambientazione specifiche.
Target	Realizzazione delle fasce di ambientazione, come previste in cartografia dal PSC, o comunque lungo i lati confinanti con infrastrutture o aree produttive, relative agli insediamenti realizzati.

G.6	Fasce di ambientazione areali/3
Descrizione dell'indicatore	Fasce di ambientazione
Unità di misura	Mq; Mq/ml del perimetro esterno delle aree attuate confinante con aree di valore naturale ambientale (AVN)
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La necessità di realizzare di nuovi insediamenti anche in prossimità di aree ed elementi di interesse naturalistico-ambientale e paesaggistico impone di prevedere delle fasce di ambientazione specifiche.
Target	Realizzazione delle fasce di ambientazione lungo i lati adiacenti le AVN come identificate in cartografia dal PSC (o gli elementi della rete ecologica – T3), relative agli insediamenti realizzati.

G.7	Indice di boscosità
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale tra la superficie forestale, (aree boscate, fasce arboreo-arbustive, aree destinate ad arboricoltura da legno) e quella territoriale.
Unità di misura	Ha per ha di superficie territoriale , %
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	Le aree boscate, ad una valenza strettamente ambientale, ecologica e paesaggistica, associano anche una funzione di tutela idrogeologica del territorio ed un possibile ruolo turistico-ricreativo. Da non trascurare inoltre il ruolo della biomassa vegetale nelle strategie di contenimento e mitigazione dei cambiamenti climatici, ovvero nell'assorbimento della CO2 prodotta dai processi energetici e industriali.
Target	Aumento dell'1% dell'indice di boscosità

G.8	Realizzazione di elementi delle reti ecologiche
Descrizione dell'indicatore	Numero e lunghezza-superficie di corridoi-nodi realizzati
Unità di misura	Numero; km (riferiti ai corridoi); kmq (riferiti ai nodi)
Significatività e rilevanza per le politiche di sostenibilità	La frammentazione degli ecosistemi naturali causata soprattutto dalle zone urbanizzate e dalle infrastrutture comporta, nel tempo, una notevole riduzione del numero di specie animali e vegetali presenti, cosicché molte aree di pregio ambientale, anche di dimensioni significative, possono risultare inadeguate alla conservazione di determinate specie. È' evidente quindi che la continuità dell'habitat e la connettività fra habitat diversi costituisce una condizione fondamentale per garantire la permanenza e la tutela della biodiversità.
Target	Realizzazione del 10% dell'estensione complessiva della rete ecologica per il territorio di pianura, dell'attuale consistenza di nodi e corridoi ecologici.

VALSAT

SCHEDE D'AMBITO

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**ANZOLA EMILIA - ANZOLA EMILIA**
CODICE AMBITO	**ARS.AN_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	ANZOLA EMILIA - Ambito, di nuova previsione, situato a sud-ovest di Anzola in continuità con il tessuto residenziale consolidato e di fronte agli impianti sportivi.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico, accessibile dalla via Lunga che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Emilia corre il sistema di trasporto pubblico che potrà essere riconfigurato per intensificare relazioni con tutto il territorio. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Est dalla strada storica Via Lunga.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è adiacente alla centrale ENEL. Sul confine Ovest l'ambito è interessato in piccola parte da due tronchi ENEL MT con cavo aereo a singola terna che generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema esistente e di previsione che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Anzola dell'Emilia.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Anzola dell'Emilia sulla linea Bologna - Modena. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito interessa marginalmente la struttura di dosso fluviale del Torrente Ghironda; risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002 -2006, dell'ordine dei 10-15 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con buoni valori di resistenza meccanica.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito si colloca entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito comunque si trova lontano da sorgenti significative.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, nonostante la presenza di aree contigue, a nord ed est, individuate dal progetto reti ecologiche locale come nodi semplici da assoggettare a politiche/inteventi gestionali di completamento.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti. Le connessioni ciclo pedonali con il centro abitato e con la Stazione del SFM dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della particolare posizione di quest'ambito nei confronti del sistema naturale-ambientale è auspicabile, in fase progettuale introdurre, compatibilmente con le limitazioni dimensionali, dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica e la valorizzazione degli aspetti percettivi.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**ANZOLA EMILIA - ANZOLA EMILIA**
CODICE AMBITO	**ARS.AN_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	ANZOLA EMILIA - Ambito, di nuova previsione, situato a sud di Anzola fra Via Lunga e Via Baiesi, condizionato dalla rimozione di elettrodotti esistenti. L'intorno è costituito da un tessuto consolidato in parte con funzione residenziale ed in parte con funzione produttiva.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico accessibile dalla via Lunga e dalla via Baiesi che risultano idonee a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Emilia corre il sistema di trasporto pubblico che potrà essere riconfigurato per intensificare relazioni con tutto il territorio. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Ovest dalla strada storica Via Lunga, e lungo il lato Nord Est dalla strada storica Via Baiesi. Sempre lungo questo lato passa il canale T. Ghironda. Quest'area è anche attraversata dal canale Rio Podice. In sede di PUA si dovrà porre particolare attenzione ad ogni singola criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da 3 elettrodotti ENEL 132 Kv di cui due a singola terna e uno a doppia terna e da 3 elettrodotti TERNA 132 Kv di cui due a doppia terna e uno a singola terna che generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica". Si segnala la presenza della fascia di rispetto della cabina di primo salto AIMAG.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)	
ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema esistente e di previsione che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Anzola dell'Emilia.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Anzola dell'Emilia sulla linea Bologna - Modena. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito interessa la struttura di dosso fluviale che si sviluppa lungo il tracciato del Torrente Ghironda, intersecandola con direzione trasversale da est ad ovest, nella sua porzione meridionale. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 10-15 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri, che diventano scadenti, all'estremità più orientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito viene attraversato con direzione Sud-Nord dal tracciato del Rio Podice, corso d'acqua del reticolo idrografico minore; sui lati est e nord risulta inoltre costeggiato dal tracciato del Torrente Ghironda, appartenente al reticolo idrografico principale. Nella parte settentrionale l'ambito interessa la fascia di tutela fluviale e parzialmente la perimetrazione dell'alveo attivo del torrente Ghironda, oltre che. parzialmente, l'Area ad alta probabilità di inondazione, relativa al medesimo corso d'acqua. L'ambito è inoltre interessato dalla perimetrazione della fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Ghironda; gli interventi consentiti entro l'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. L'ambito è infine parzialmente ricompreso entro il perimetro delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile al centro abitato, alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito comunque si trova lontano da sorgenti significative.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Sotto il profilo naturalistico - ambientale l'area incide in parte, a sud, su aree individuate dal progetto reti ecologiche come fascia di rispetto dei nodi ecologici complessi da assoggettare a politiche/inteventi gestionali di completamento, e nella fascia nord est sulle fasce di tutela fluviale del torrente Ghironda (art. 4.3 PTCP). Ulteriori elementi di problematicità sono riferibili alla sottrazione di superfici permeabili.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità anche se la presenza dei corsi d'acqua rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto risulta limitata la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento ai canali, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerli a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è condizionato dalla rimozione o all'interramento degli elettrodotti TERNA ed ENEL.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti. Le connessioni ciclo pedonali con il centro abitato e con la Stazione del SFM dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Trattandosi di un ambito che insiste in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nelle porzioni d'ambito interessate dalla perimetrazione dell'alveo attivo, della fascia di tutela fluviale e dell'area ad alta probabilità di inondazione ed in quelle comprese entro una distanza di 10 m, in destra ed in sinistra idrografica, dal Rio Podice, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione che saranno realizzati nella restante porzione d'ambito ricadente entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili, non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della particolare posizione di quest'ambito nei confronti del sistema naturale-ambientale (l'area incide in parte, a sud, su aree individuate dal progetto reti ecologiche come fascia di rispetto dei nodi ecologici complessi da assoggettare a politiche/inteventi gestionali di completamento, e nella fascia nord est sulle fasce di tutela fluviale del torrente Ghironda - art. 4.3 PTCP) è auspicabile, in fase progettuale introdurre dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, come elementi di filtro, e con l'obiettivo di mantenere la connettività e la funzionalità ecologica e la valorizzazione degli aspetti percettivi, in particolare rispetto al vicino nodo ecologico e ai diversi corsi d'acqua presenti. Sotto l'aspetto agricolo, la creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**ANZOLA EMILIA - ANZOLA EMILIA**
CODICE AMBITO	**ARS.AN_III**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	ANZOLA EMILIA - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un piccolo comparto destinato a servizi. E' situato a nord della Via Emilia, fra un tessuto residenziale consolidato ed un'area produttiva.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico accessibile dalla via Tazio Nuvolari e dalla stradale circostante che risultano idonee a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Renato Rumpianesi corre il sistema di trasporto pubblico che potrà essere funzionale all'accessibilità dell'area L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato. In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come uno modesto generatore/attrattore di traffico; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con aree di ritrovamenti archeologici di età romana e post-medievale noti da fonti (AN.18).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato in alcuni tratti a Nord e ad Est dalla strada storica Via D. Carpanelli.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato a Sud dall'elettrodotto RFI 132 Kv a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Dovrà essere connesso direttamente al sistema esistente e di previsione che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Anzola dell'Emilia.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Anzola dell'Emilia sulla linea Bologna - Modena. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito interessa la struttura di dosso fluviale che si sviluppa nella parte orientale dell'abitato di Anzola Emilia, intersecandola in posizione marginale. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 15-20 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito si colloca entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra in parte nella fascia di IV classe della strada statale SS9, la rimanente parte è classificata in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. oltre la strada ad est si trovano attività produttive esistenti. Ai sensi dell'art. 13.5 del PTCP non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. L'ambito rientra anche nelle fasce di pertinenza acustica della variante alla via Emilia e della Ferrovia, in particolare la porzione più a nord rientra in fascia A di entrambe le infrastrutture. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico superiore ai 45dB notturni comunque solo il 35% dell'area, esclusa la IV classe, supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture e dalle attività produttive e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito confina con la via Emilia per cui una parte si trova all'interno della fascia del PGQA individuata dall'art. 6.4 . Tale strada è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere alte (al giorno 23,5 kg/km di NOx e 2,1 kg/km di PM10) è vicino ad attività produttive. Dovrà quindi essere garantita una idonea distanza dalla strada, almeno 50 m, e dalle attività produttive.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'ambito confina a nordest con la Variante alla via Emilia – SS 9, al di là della quale si estende una porzione del "nodo ecologico semplice", che è adiacente anche al lato a nordovest dell'ambito stesso.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico. Si segnala che la porzione nord dell'ambito confina con la Variante alla via Emilia.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'area è in una zona fortemente interclusa, ritagliata tra sistemi infrastrutturali lineari e areali importanti. In questo senso l'area presenta fattori limitanti per una agricoltura sostenibile e una complessiva idoneità agli usi previsti.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento ai tratti che confinano con la strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	Per l'elettrodotto è già prevista la rimozione.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti attraverso l'eventuale raffittimento delle fermate esistenti. Le connessioni ciclo pedonali con il centro abitato e con la Stazione del SFM dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione, non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Inoltre dovrà essere valutata la possibilità di realizzare lungo il perimetro delle proprietà un sistema di contenimento dei battenti d'acqua che si determinano, stimati con studi di approfondimento locale, e compatibili con la tipologia di recinzione e con il paesaggio circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili almeno 50 m dal confine stradale della variante alla via Emilia e dalle attività produttive. Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione di quest'ambito nei confronti del sistema insediativo ed infrastrutturale, ed in particolare della presenza a nordest della variante alla via Emilia, si richiede, in fase progettuale, di introdurre un elemento di "filtro" costituito da una fascia boscata, con l'obiettivo di mitigare gli effetti negativi indotti dall'infrastruttura rispetto alle nuove edificazioni, e con finalità paesaggistiche. Si richiede inoltre, in considerazione della presenza del nodo ecologico semplice in adiacenza a nordovest, di introdurre delle quinte con funzione di "mediazione", costituite da sistemi vegetali (arborei o arbustivi), se possibile conservando il tratto residuo di piantata presente parallelo a via T. Nuvolari.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**ANZOLA EMILIA - LAVINO**
CODICE AMBITO	**ARS.AN_IV**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	LAVINO - Ambito, di nuova previsione, situato ad ovest di Lavino, fra un tessuto con funzione prevalentemente residenziale in corso di attuazione il corridoio infrastrutturale in previsione che collega Lavino con Zola Predosa.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico, accessibile dalla via Emilia che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla stessa via Emilia corre il sistema di trasporto pubblico che potrà servire direttamente l'ambito. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Si rileva un'interferenza con la fascia di rispetto archeologico della via Emilia AN.34 (art. 8.2 punto e del PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da una cavedagna e delimitato lungo il lato Nord dalla strada storica Via Emilia.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato in piccolissima parte, sul lato meridionale, dalla fascia di rispetto generata dall'elettrodotto ENEL 132 Kv a doppia terna. Tale fascia è da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Dovrà essere connesso direttamente al sistema esistente che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Lavino.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Anzola dell'Emilia sulla linea Bologna - Modena. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da mediocri a scadenti, spostandosi da ovest verso est.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito si colloca entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, ad eccezione di una piccola fascia in III classe per la via Emilia, idonea quindi all'uso residenziale. Oltre la strada ad ovest in previsione si trovano attività produttive esistenti. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico superiore ai 45dB notturni comunque solo il 20% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture (esistenti ed in previsione) e dalle attività produttive e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea (ottimizzando la posizione delle fermate) attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova adiacente alla via Emilia caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere basse (al giorno 2 kg/km di NOx e 0,2 kg/km di PM10) e vicino ad attività produttive oltre la strada in previsione. Dovrà quindi essere garantita una idonea distanza dalle attività produttive.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea (ottimizzando la posizione delle fermate) attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, anche se l'ambito incide sul connettivo ecologico diffuso periurbano (art. 3.5 PTCP), e comprende ad ovest il "corridoio infrastrutturale di completamento della rete secondaria".
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'area è in una zona fortemente compressa, ritagliata tra sistemi infrastrutturali lineari e areali importanti. In questo senso l'area presenta fattori limitanti per una agricoltura sostenibile e una complessiva idoneità agli usi previsti.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti attraverso l'eventuale raffittimento delle fermate esistenti. Le connessioni ciclo pedonali con il centro abitato e con la Stazione del SFM dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione, non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Inoltre dovrà essere valutata la possibilità di realizzare lungo il perimetro delle proprietà un sistema di contenimento dei battenti d'acqua che si determinano, stimati con studi di approfondimento locale, e compatibili con la tipologia di recinzione e con il paesaggio circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla via Emilia dalla strada in previsione e dalle attività produttive. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione di quest'ambito nei confronti del sistema insediativo, e della presenza del "corridoio infrastrutturale di completamento della rete secondaria", è auspicabile, in fase progettuale introdurre all'interno della prevista fascia di ambientazione delle quinte, costituite da sistemi vegetali, con funzione di filtro e con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica e mitigare gli effetti negativi indotti dall'infrastruttura, anche rispetto alle nuove edificazioni, e con finalità paesaggistiche. Inoltre in considerazione delle caratteristiche ambientali dell'area (connettivo ecologico diffuso periurbano - art. 3.5 PTCP), l'attuazione degli interventi dovrà concorrere all'integrazione delle edificazioni nel connettivo ecologico periurbano, anche attraverso la previsione di elementi di arricchimento ecologico, e la realizzazione di giardini privati e aree verdi pubbliche, e la loro connessione con la prevista fascia di mitigazione infrastrutturale.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI PRODUTTIVI	
COMUNE - LOCALITA'	**ANZOLA EMILIA - LAVINO**
CODICE AMBITO	**APR.AN_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Attività produttive
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	LAVINO - Ambito, di nuova previsione, condizionato alla rimozione, o interramento o spostamento degli elettrodotti esistenti. Si colloca a sud di Lavino in continuità con il tessuto consolidato con funzione prevalentemente produttiva.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importante generatore/attrattore di traffico. L'ambito è accessibile dal rientro della via Emilia e dalla rete stradale circostante che dovrà essere conformata per sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Emilia corre il sistema di trasporto pubblico che potrà essere funzionale all'accessibilità dell'area attraverso una riconfigurazione delle linee. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da una cavedagna e parallela a questa dal canale Scolo Romita Superiore, rispetto ad entrambi in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da un elettrodotto ENEL 132 Kv a doppia terna aereo e a Sud-Ovest da 2 elettrodotti TERNA 132 Kv, di cui uno a singola e l'altro a doppia terna. Questi elettrodotti generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (modifica linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema ciclabile con nuove previsioni; il sistema dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Lavino.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere idonee a proteggere il pedone anche dal traffico pesante.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Lavino sulla linea Bologna - Modena. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito interessa la struttura di dosso fluviale che si sviluppa nella parte orientale dell'abitato di Anzola Emilia. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 20-25 mm/anno. L'area non risulta investigata dal punto di vista geotecnico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito si colloca entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili. L'ambito è inoltre attraversato nella parte centrale, con direzione sud-nord, dal tracciato dello Scolo Sanguinettola Alta, per il quale l'ente Gestore segnala, a valle dell'ambito in oggetto, una condizione di criticità, derivante dall'impatto idraulico delle aree urbanizzate di Lavino di Mezzo e di tutta l'area Artigianale "1° Maggio" e "2 Giugno".
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in V classe di progetto e confina con aree in V classe esistente e III classe agricola.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un importante generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un importante generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa; non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, anche se l'ambito incide sul connettivo ecologico diffuso periurbano (art. 3.5 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è condizionato dal vincolo di rimozione degli elettrodotti TERNA ed ENEL.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti attraverso l'eventuale modifica dei percorsi delle linee esistenti. La rete stradale dovrà essere idonea a sostenere adeguatamente i flussi afferenti al comparto. Le connessioni ciclo pedonali con il centro abitato e con la Stazione del SFM dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Nella porzione d'ambito che insiste in area di dosso fluviale, non potranno essere insediati centri di pericolo e non potrà essere consentito lo svolgimento di attività a rischio di cui all'art. 45 comma 2, lettera A2 delle NTA del PTA della RER, in quanto suscettibili di pregiudicare la qualità e la protezione della risorsa idrica; non potrà inoltre essere prevista la localizzazione di impianti di smaltimento o di stoccaggio dei rifiuti solidi urbani, speciali ed assimilati. Nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovrà essere eseguita una campagna geognostica che permetta di dimensionare le caratteristiche geotecnici dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo Sanguinetola Alta, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati ed il piano di calpestio del piano terreno dovrà essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Inoltre dovrà essere valutata la possibilità di realizzare lungo il perimetro delle proprietà un sistema di contenimento dei battenti d'acqua che si determinano, stimati con studi di approfondimento locale, e compatibili con la tipologia di recinzione e con il paesaggio circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, non sarà possibile introdurre nuovi insediamenti produttivi, salvo prevedere l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica, contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente; la criticità idraulica segnalata per il recettore impone inoltre, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per le attività produttive terziarie e commerciali e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della particolare posizione di quest'ambito nei confronti del sistema insediativo è auspicabile, in fase progettuale introdurre delle quinte/varchi, costituite da sistemi vegetali, con funzione di filtro, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica e con finalità paesaggistiche.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI PRODUTTIVI	
COMUNE - LOCALITA'	**ANZOLA EMILIA - LAVINO**
CODICE AMBITO	**APR.AN_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Attività produttive
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	LAVINO - Ambito intercluso fra la ferrovia e la tangenziale di Anzola Emilia, confermato dalla pianificazione (PRG) previgente.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico. L'ambito è accessibile dalla via Amendola e dalla rete stradale circostante che dovrà essere conformata per sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Emilia corre il sistema di trasporto pubblico che difficilmente potrà essere funzionale all'accessibilità dell'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato da un tronco di elettrodotto RFI (132 Kv) che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere migliorate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (modifica linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema ciclabile con nuove previsioni; il sistema dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Anzola.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere idonee a proteggere il pedone anche dal traffico pesante.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Anzola sulla linea Bologna - Modena. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito interessa la struttura di dosso fluviale del torrente Lavino. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, si rinvengono terreni con caratteristiche geotecniche da mediocri a discrete.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito si colloca entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in V classe di progetto e confina con aree in IV e III.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato lontano dalle fermate di trasporto pubblico su gomma.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato lontano dalle fermate di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'ambito, fortemente intercluso tra sistemi infrastrutturali, confina a nord con un "corridoio locale" della rete ecologica, che fa parte del sistema di rimboschimenti di mitigazione/compensazione della linea dell'AV, per il quale sono previsti interventi di miglioramento.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'area, fortemente interclusa da sistemi infrastrutturali, non presenta problematiche di tipo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'area è in una zona fortemente compressa, ritagliata tra sistemi infrastrutturali lineari e areali importanti. In questo senso l'area presenta fattori limitanti per una agricoltura sostenibile e una complessiva idoneità agli usi previsti.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Le connessioni ciclo pedonali con il centro abitato e con la Stazione del SFM dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Trattandosi di un ambito produttivo che insiste completamente in area di dosso fluviale, non potranno esservi insediati centri di pericolo e non potrà essere consentito lo svolgimento di attività a rischio di cui all'art. 45 comma 2, lettera A2 delle NTA del PTA della RER, in quanto suscettibili di pregiudicare la qualità e la protezione della risorsa idrica; non potrà inoltre essere prevista la localizzazione di impianti di smaltimento o di stoccaggio dei rifiuti solidi urbani, speciali ed assimilati. Nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di completare l'indagine nella porzione d'ambito non indagata. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione , non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, ed il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Inoltre dovrà essere valutata la possibilità di realizzare lungo il perimetro delle proprietà un sistema di contenimento dei battenti d'acqua che si determinano, stimati con studi di approfondimento locale, e compatibili con la tipologia di recinzione e con il paesaggio circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, non sarà possibile introdurre nuovi insediamenti produttivi, salvo prevedere l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica, contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per le attività produttive terziarie e commerciali e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione di quest'ambito, rispetto ai sistemi insediativi e infrastrutturali presenti, e della presenza del corridoio della rete ecologica a nord, è auspicabile, in fase progettuale, la creazione di una zona verde "filtro" con elementi arboreo arbustivi sul lato nord, utile a minimizzare/limitare gli effetti negativi collegati alla linea ferroviaria, con finalità paesaggistiche e di mediazione rispetto al corridoio ecologico.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI PRODUTTIVI	
COMUNE - LOCALITA'	**ANZOLA EMILIA - ANZOLA EMILIA**
CODICE AMBITO	**APR.AN_V**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Attività produttive
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	ANZOLA EMILIA - Comprende una previsione del PRG previgente per un comparto di nuovo insediamento residenziale, che il PSC candida invece per la localizzazione di attività produttive, essendo situato in continuità con un ambito consolidato con funzione prevalentemente produttiva.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Emilia che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Emilia corre il sistema di trasporto pubblico che potrà servire direttamente l'ambito. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Si rileva un'interferenza con la fascia di rispetto archeologico della via Emilia AN.34 (art. 8.2 punto e del PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Ovest dal canale Scolo Cavanello, ed è attraversato da una trasversale della strada storica Via Emilia, rispetto a questi in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato sul lato orientale da un elettrodotto TERNA 132 Kv a doppia terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Dovrà essere connesso direttamente al sistema esistente che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Anzola dell'Emilia
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Anzola dell'Emilia sulla linea Bologna - Modena. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito interessa solo marginalmente la struttura di dosso fluviale che si sviluppa nella parte orientale dell'abitato di Anzola Emilia. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 15-20 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica scadenti.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il limite occidentale dell'ambito è segnato dal tracciato del Diversivo Cavanella, corso d'acqua del reticolo idrografico minore, sul quale l'ente Gestore segnala una condizione di criticità, derivante dall'immissione di acque fognarie dei comparti produttivi D1 e D4 – Fabbri 1905 S.p.A. L'ambito si colloca inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in V classe di progetto e confina con aree in V classe esistenti e III classe.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	Oltre la via Emilia sono presenti aree residenziali esistenti. Sarà necessario porre la massima attenzione in fase di progettazione al fine di minimizzare l'impatto. L'ambito è un importante generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Oltre la via Emilia sono presenti aree residenziali esistenti, sarà necessario porre la massima attenzione in fase di progettazione al fine di minimizzare l'impatto.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un importante generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, anche se l'ambito incide per una porzione, sul connettivo ecologico diffuso periurbano (art. 3.5 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'area è in una zona fortemente urbanizzata, ritagliata tra sistemi industriali esistenti. In questo senso l'area presenta fattori limitanti per una agricoltura sostenibile e una complessiva idoneità agli usi previsti.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti. La rete stradale dovrà essere idonea a sostenere adeguatamente i flussi afferenti al comparto. Le connessioni ciclo pedonali con il centro abitato e dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato del diversivo Cavanella, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione che saranno realizzati nella restante porzione d'ambito soggetta a potenziale inondabilità, non potranno prevedere locali interrati o seminterrati ed il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, non sarà possibile introdurre nuovi insediamenti produttivi, salvo prevedere l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica, contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente; la criticità idraulica segnalata per il recettore, impone inoltre, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Mantenere la massima distanza dalle aree residenziali di tutti gli elementi impattanti, quali ad esempio carico e scarico merci, piazzali, parcheggi e accessi carrabili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per le attività produttive terziarie e commerciali e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della particolare posizione di quest'ambito nei confronti del sistema insediativo e ambientale (connettivo ecologico diffuso periurbano - art. 3.5 PTCP), è auspicabile, in fase progettuale introdurre delle quinte/varchi, costituite da sistemi vegetali, con funzione di filtro, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica e con finalità paesaggistiche.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CALDERARA DI RENO - LONGARA**
CODICE AMBITO	**ARS.CA_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	LONGARA - Ambito, di nuova previsione, situato a nord di Longara fra Via Longarola, Via Valli e la tangenziale di nuova previsione, in prossimità del complesso architettonico di Villa Donini. L'intorno è costituito da un tessuto consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Longarola che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla stessa via corre il sistema di trasporto pubblico che potrà servire direttamente l'ambito. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Nord Est dalla strada storica Via Longarola.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Si segnala una possibile criticità data dalla vicinanza all'ambito storico di Villa Donini.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato in piccola parte da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD. MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Bargellino. Le relazioni interne all'abitato di Longara potranno migliorare come effetto indotto dalla realizzazione della variante di Longara.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dell'intero centro abitato potranno essere strutturate in conseguenza della possibilità di recupero urbano legato agli effetti producibili dalla realizzazione della variante di Longara.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Bargellino sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito ricade in un'area di conoide di rotta fluviale del Fiume Panaro. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 20-25 mm/anno. L'area non risulta investigata dal punto di vista geotecnico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito si colloca entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	L'ambito ricade entro l'area di ricarica della falda - settore di tipo B; in corrispondenza dello spigolo sud-orientale dell'ambito, in continuità con l'abitato di Longara, l'ambito è contraddistinto da vulnerabilità naturale dell'acquifero elevata.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato, ma in un tratto nel quale il PSC prevede la realizzazione di una variante e ad adeguata distanza da essa. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, oltre il 30% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni comunque solo il 33% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, e maggiori azioni volte a limitare il traffico di attraversamento potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito ricade nell'agglomerato di Bologna, quindi aree soggette a possibili superamenti dei limiti sia per PM10 sia per NO2. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato, ma in un tratto nel quale il PSC prevede la realizzazione di una variante e ad adeguata distanza da essa. La strada esistente è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non alte (al giorno 7 kg/km di NOx e 0,7 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalla strada e maggiori azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10 e NO2, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, confinante con un sistema urbano e infrastrutturale esistente e di previsione, anche se l'ambito incide sul connettivo ecologico diffuso periurbano (art. 3.5 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale si configura come un completamento della maglia insediativa. L'adiacenza a villa Donnini e alla prevista tangenziale impongono una particolare attenzione al rapporto percettivo tra città e campagna.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. In fase di progettazione si dovrà tenere presente della vicinanza di Villa Donini, in modo da non creare strutture impattanti e dissonanti a livello paesaggistico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti. Le connessioni ciclo pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovrà essere eseguita una campagna geognostica che permetta di dimensionare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Inoltre dovrà essere valutata la possibilità di realizzare lungo il perimetro delle proprietà un sistema di contenimento dei battenti d'acqua che si determinano, stimati con studi di approfondimento locale, e compatibili con la tipologia di recinzione e con il paesaggio circostante. È vietata inoltre l'esecuzione di fondazioni profonde (pali), in particolare di palificate con densità tale di elementi da arrecare pregiudizio alla circolazione delle acque sotterranee. Al fine della tutela qualitativa delle acque sotterranee, nella porzione d'ambito contraddistinta da vulnerabilità naturale elevata, in tutte le strade d'accesso, i parcheggi ed i piazzali di sosta di veicoli, la superficie destinata al transito e alla sosta dei veicoli dovrà essere pavimentata in modo tale da renderla impermeabile; le acque meteoriche di "prima pioggia" (pari ai primi 5 mm di pioggia caduti sulla superficie impermeabile) dovranno essere opportunamente raccolte e convogliate alla fognatura delle acque nere oppure opportunamente trattate. E' inoltre vietato l'impiego di tecniche di riscaldamento/raffreddamento degli edifici che utilizzino fluidi scambiatori di calore potenzialmente inquinanti e/o tossici per le acque sotterranee. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti. I sistemi fognari pubblici e privati, considerata l'elevata vulnerabilità del sistema acquifero sotterraneo, dovranno essere realizzati con tecnologie e materiali atti a garantirne la perfetta tenuta, con particolare riferimento al collegamento tra il collettore e i pozzetti d'ispezione, al fine di precludere ogni rischio d'inquinamento. Le medesime garanzie costruttive dovranno essere riservate anche agli altri manufatti in rete (es. impianti di sollevamento ecc.) e alle strutture proprie degli impianti di depurazione.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada, in particolare fino all'entrata in esercizio della variante di Longara. Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile e azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della particolare posizione di quest'ambito nei confronti del sistema insediativo, infrastrutturale e ambientale (l'ambito incide sul connettivo ecologico diffuso periurbano - art. 3.5 PTCP). è auspicabile, in fase progettuale introdurre delle quinte/varchi, costituite da sistemi vegetali, con funzione di filtro, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica e con finalità paesaggistiche. L'adiacenza a villa Donnini e alla prevista tangenziale impone a questo areale un ruolo di raccordo e valorizzazione sia del rapporto città-campagna che della qualità paesaggistica del territorio di frangia.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CALDERARA DI RENO - CALDERARA DI RENO**
CODICE AMBITO	**ARS.CA_III**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CALDERARA DI RENO - Ambito, di nuova previsione, situato a nord di Calderara posto in continuità con il tessuto residenziale consolidato.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Roma che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Roma corre il sistema di trasporto pubblico che potrà servire direttamente l'ambito. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con un'area di concentrazione di materiali di età romana (CA.25).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Est dalla strada storica Via Stelloni di Ponente e a per un breve tratto a Sud dalla strada storica Via Bazzane.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato in piccola parte a Nord dall'elettrodotto RFI 132 Kv e dall'elettrodotto ENEL MT a singola terna che generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Bargellino.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Bargellino sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito interessa il dosso fluviale Bragellino-Calderara, tagliandolo in senso orizzontale, da NO a SE. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 20-25 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica molto buoni.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito, all'estremità orientale, è intercettato dal tracciato dello scolo Calderara, corso d'acqua del reticolo minore che taglia l'area con direzione S-N; all'estremità orientale, esternamente all'ambito, ma prossimo allo stesso, si segnala il tracciato dello scolo Mariscotti, corso d'acqua appartenente anch'esso al reticolo idrografico minore.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza solo il 15% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito ricade nell'agglomerato di Bologna, quindi aree soggette a possibili superamenti dei limiti sia per PM10 sia per NO2. L'ambito si trova adiacente una strada caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non molto alte (al giorno 13 kg/km di NOx e 1,2 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere garantita una idonea distanza dalla strada.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10 e NO2, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento che si colloca in posizione di "corona" rispetto alle porzione edificate, non presenta elementi di incompatibilità .
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti attraverso il raffittimento delle fermate sulla via Roma. L'ambito dovrà essere collegato anche con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Trattandosi di un ambito che insiste in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dai tracciati degli scoli Calderara e Mariscotti, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada. Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Le dimensioni significative e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale rendono auspicabili, dal punto di vista ambientale, misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano. La prossimità ad un corridoio secondario della rete ecologica consiglia la introduzione di fasce/varchi vegetazionali con funzioni di connessione ecologica. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche. Le dimensioni potenzialmente significative dell'areale rendono anche auspicabili un disegno dell'intervento che riesca a valorizzare il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CALDERARA DI RENO - CALDERARA DI RENO**
CODICE AMBITO	**ARS.CA_IV**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CALDERARA DI RENO - Ambito, di nuova previsione, situato a nord di Calderara posto in continuità con il tessuto produttivo consolidato, per il quale il PSC prevede la riconversione ad area destinata a residenza e/o servizi.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Roma e dalla via Armaroli che risultano idonee a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Roma corre il sistema di trasporto pubblico che potrà servire direttamente l'ambito anche attraverso la modifica dei percorsi oltre che il raffittimento delle fermate. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area di età medievale (CA.38), citata come "Tomba Magna", nota da fonti documentarie e visibile da foto aeree.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Est dal canale Scolo Peloso, e ad Ovest dalla strada storica Via Roma, rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	All'interno dell'ambito si trova la ex sede del Comune di Calderara, edificio costruito sull'area dell'antica chiesa di santa Maria di Calderara. Occorre salvaguardare la percezione paesaggistica storica del complesso da via Roma, mantenendo la via d'accesso e un'area libera all'intorno.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato a Nord dall'elettrodotto RFI 132 Kv ed è interessato in modestissima da un tronco di elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna. Tali elettrodotti generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Bargellino.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Bargellino sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito taglia in direzione NO-SE il dosso fluviale Bargellino-Calderara. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 15-20 mm/anno, fino anche a 25 mm/anno nella porzione centro-occidentale. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da buoni a molto buoni, anche se localmente si segnalano zone in cui si registra un peggioramento delle caratteristiche geotecniche con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito, all'estremità occidentale, è intercettato dal tracciato dello scolo Mariscotti, corso d'acqua del reticolo minore che taglia l'area con direzione S-N; all'estremità occidentale, esternamente all'ambito, ma prossimo allo stesso, si segnala il tracciato dello scolo Calderara, corso d'acqua appartenente anch'esso al reticolo idrografico minore; al limite orientale scorre infine lo scolo Peloso, corso d'acqua del reticolo idrografico minore, che poco a valle dell'estremità nord-orientale dell'ambito, s'immette nello scolo Dosolo, proveniente da est. Per lo Scolo Peloso l'Ente Gestore segnala una condizione di criticità legata all'immissione di pubbliche fognature del Capoluogo; per risolvere tale criticità è stata realizzata una vasca di laminazione a servizio dello scolo, al fine di evitare le possibili esondazioni derivanti dall'immissione delle pubbliche fognature.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato ed è vicino ad attività produttive esistenti per le quali però il PSC prevede la riqualificazione verso altri usi maggiormente compatibili con la residenza. Ma rientra anche parzialmente nella fascia (DPR142/04) della Padullese. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza solo il 17,5% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture e dalle eventuali attività produttive ancora esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito ricade nell'agglomerato di Bologna, quindi aree soggette a possibili superamenti dei limiti sia per PM10 sia per NO2. L'ambito si trova ad oltre 100 m dalla Padullese strada individuata nell'art. 6.4 del PGQA e ne rispetta ampiamente le distanze previste. L'ambito è vicino ad attività produttive esistenti per le quali però il PSC prevede la riqualificazione verso altri usi maggiormente compatibili con la residenza. Dovrà quindi essere garantita una idonea distanza dalle attività produttive eventualmente esistenti.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10 e NO2, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento che si colloca in posizione di "corona" rispetto alle porzione edificate, non presenta elementi di incompatibilità .
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento al complesso denominato "Possessione Casino" si dovrà mantenere la viabilità di accesso da via Roma e un'area libera corrispondente all'area interclusa nel fossato che circondava l'antica Chiesa di Santa Maria di Calderara ed il convento dei Padri Francescani (si veda Mappa acquerellata del 1607).
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti attraverso il raffittimento delle fermate sulla via Roma e l'eventuale modifica della rete attuale. L'ambito dovrà essere collegato anche con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Trattandosi di un ambito che insiste in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. Nelle porzioni d'ambito comprese entro una distanza di 10 m, dai tracciati degli scoli Calderara, Mariscotti e Peloso, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente. La criticità idraulica del ricettore impone, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell' invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada e dalle attività produttive eventualmente ancora esistenti. Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura e le attività produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Le dimensioni significative e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale rendono auspicabili, dal punto di vista ambientale, misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano. La prossimità ad un corridoio secondario della rete ecologica consiglia la introduzione di fasce/varchi vegetazionali con funzioni di connessione ecologica. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche. Le dimensioni potenzialmente significative dell'areale rendono anche auspicabili un disegno dell'intervento che riesca a valorizzare il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CALDERARA DI RENO - CALDERARA DI RENO**
CODICE AMBITO	**ARS.CA_V**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CALDERARA - Si colloca fra il tessuto residenziale consolidato e un ambito in corso di attuazione con funzione residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Matteotti che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. Il sistema di trasporto pubblico potrà servire direttamente l'ambito solo attraverso la modifica dei percorsi e l'integrazione delle linee esistenti. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Vicinanza con il sito romano CA.19.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Bargellino.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Bargellino sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 15-20 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, è contraddistinto dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica buoni, anche se si registra un peggioramento con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è lambito, con direzione S-N dal nuovo tracciato dello scolo Peloso, corso d'acqua del reticolo minore, oltre che parzialmente dal vecchio tracciato dello stesso corso d'acqua. Per lo Scolo Peloso l'Ente Gestore segnalava una condizione di criticità legata all'immissione di pubbliche fognature del Capoluogo; per risolvere tale criticità è stata realizzata una vasca di laminazione a servizio dello scolo, al fine di evitare le possibili esondazioni derivanti dall'immissione delle pubbliche fognature.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto e una piccolissima porzione a sud in III classe, idonea quindi all'uso residenziale. Si segnala che una piccolissima fascia (10 m massimo) che rientra nella IV classe della Padullese. Ai sensi dell'art. 13.5 del PTCP non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. L'ambito si trova anche vicino ad attività produttive esistenti per le quali però il PSC prevede la riqualificazione verso altri usi maggiormente compatibili con la residenza e rientra anche completamente nelle fasce del DPR142/04 della Padullese. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza solo il 25% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture (almeno 50 m dalla SP18) e dalle eventuali attività produttive ancora esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito ricade nell'agglomerato di Bologna, quindi aree soggette a possibili superamenti dei limiti sia per PM10 sia per NO2. L'ambito si trova a circa 50 m dalla Padullese strada individuata nell'art. 6.4 del PGQA e ne rispetta le distanze previste ad eccezione di una piccolissima fascia di al massimo 10 m che non potrà essere edificata con usi sensibili. L'ambito oltre ad essere vicino alla SP 18 caratterizzata lo scenario PSC da emissioni giornaliere non molto alte (al giorno 13 kg/km di NOx e 1,2 kg/km di PM10) è vicino ad attività produttive esistenti per le quali però il PSC prevede la riqualificazione verso altri usi maggiormente compatibili con la residenza. Dovrà quindi essere garantita una idonea distanza dalla strada (almeno 50 m) e dalle attività produttive eventualmente esistenti.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10 e NO2, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla presenza dello Scolo Peloso e alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento che si colloca in posizione interclusa tra porzione edificate e in corso di realizzazione, e non presenta elementi di incompatibilità .
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere verificata la possibilità di integrare il sistema di trasporto pubblico locale con linee che servano l'ambito e il territorio circostante e connetterlo alla stazione del SFM.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica; la criticità idraulica segnalata per il recettore, seppur attualmente risolta con la realizzazione di una vasca di laminazione a servizio del corso d'acqua, impone comunque, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua. La criticità idraulica del ricettore impone, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell' invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili almeno 50 m dal confine stradale dalla SP18 e una certa distanza dalle attività produttive eventualmente ancora esistenti. Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura e le attività produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la prossimità ad un corridoio secondario della rete ecologica previsto in corrispondenza della tangenziale, consigliano la introduzione di fasce/varchi vegetazionali con funzioni di connessione ecologica. Le dimensioni significative dell'ambito rendono auspicabili misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione rispetto al nucleo edificato e all'infrastruttura rendono opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche. Le dimensioni potenzialmente significative dell'areale rendono anche auspicabili un disegno dell'intervento che riesca a valorizzare il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CALDERARA DI RENO - CALDERARA DI RENO**
CODICE AMBITO	**ARS.CA_VI**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CALDERARA DI RENO - Ambito, di nuova previsione, situato ad ovest di Calderara posto in continuità con un tessuto con funzione prevalentemente residenziale in parte consolidato ed in parte in corso di attuazione.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Turati che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. Il sistema di trasporto pubblico potrà servire direttamente l'ambito solo attraverso la modifica dei percorsi e l'integrazione delle linee esistenti. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Nord dal canale Scolo Calderara Superiore, rispetto al quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da Est ad Ovest dall'elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Bargellino.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Bargellino sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, è contraddistinto dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica molto buoni.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è costeggiato, al limite orientale e settentrionale, dal tracciato dello Scolo Calderara Superiore, corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 95% dell'ambito rispetta i 50dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito ricade nell'agglomerato di Bologna, quindi aree soggette a possibili superamenti dei limiti sia per PM10 sia per NO2 . L'ambito comunque si trova lontano da sorgenti significative.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10 e NO2, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento che si colloca in posizione di "corona" rispetto alle porzione edificate, non presenta elementi di incompatibilità .
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere verificata la possibilità di integrare il sistema di trasporto pubblico locale con linee che servano l'ambito e il territorio circostante e connetterlo alla stazione del SFM.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo Calderara Superiore, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Le dimensioni significative e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale rendono auspicabili, dal punto di vista ambientale, misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche. Le dimensioni potenzialmente significative dell'areale rendono anche auspicabili un disegno dell'intervento che riesca a valorizzare il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**CALDERARA DI RENO - CALDERARA DI RENO**
CODICE AMBITO	**ARR.CA_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CALDERARA - L'area è compresa in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale e comprende attività produttive di cui il PSC prevede la possibile delocalizzazione e la conseguente riqualificazione urbana per usi residenziali e/o di servizio.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Roma e dalla via Armaroli che risultano idonee a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Roma corre il sistema di trasporto pubblico che potrà servire direttamente l'ambito anche attraverso la modifica dei percorsi oltre che il raffittimento delle fermate. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Vicinanza con area di età medievale (CA.38), citata come "Tomba Magna", nota da fonti documentarie e visibile da foto aeree.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Ovest dalla strada storica Via Stelloni di Ponente.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Bargellino.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Bargellino sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito ricade all'interno del dosso fluviale Bargellino-Calderara. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 20-25 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica molto buoni, anche se su buona parte dell'ambito sono presenti terreni con caratteristiche geotecniche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	All'estremità occidentale l'ambito è attraversato in direzione S_N dal tracciato dello Scolo Mariscotti ed è costeggiato, in posizione esterna, dal tracciato dello scolo Calderara; sono entrambi corsi d'acqua appartenenti al reticolo idrografico minore.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in III classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito attualmente è caratterizzato dalla presenza di attività produttive, come altri ambiti confinanti, i per le quali però il PSC prevede la riqualificazione verso altri usi maggiormente compatibili con la residenza. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza solo il 23% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture e dalle eventuali attività produttive ancora esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito ricade nell'agglomerato di Bologna, quindi aree soggette a possibili superamenti dei limiti sia per PM10 sia per NO2. L'ambito attualmente è caratterizzato dalla presenza di attività produttive, come altri ambiti confinanti, i per le quali però il PSC prevede la riqualificazione verso altri usi maggiormente compatibili con la residenza. L'ambito si trova inoltre adiacente una strada caratterizzata nel PSC da emissioni giornaliere non molto alte (al giorno 13 kg/km di NOx e 1,2 kg/km di PM10). Dovrà quindi essere garantita una idonea distanza dalla strada e dalle attività produttive eventualmente esistenti.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10 e NO2, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti attraverso il raffittimento delle fermate sulla via Roma e l'eventuale modifica della rete attuale. L'ambito dovrà essere collegato anche con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Trattandosi di un ambito insiste completamente in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dai tracciati degli scoli Mariscotti e Calderara, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada e dalle attività produttive eventualmente ancora esistenti. Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura e le attività produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Trattandosi di un ambito già urbanizzato da riqualificare non si rilevano interferenze con le componenti; si consiglia comunque, compatibilmente con le ridotte dimensioni, l'introduzione di elementi vegetazionali con funzione ecologica e paesaggistica.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**CALDERARA DI RENO - CALDERARA DI RENO**
CODICE AMBITO	**ARR.CA_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CALDERARA - L'area è compresa in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale e comprende attività produttive di cui il PSC prevede la possibile delocalizzazione e la conseguente riqualificazione urbana per usi residenziali e/o di servizio.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Armaroli che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Roma corre il sistema di trasporto pubblico che potrà servire direttamente l'ambito anche attraverso la modifica dei percorsi oltre che il raffittimento delle fermate. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Vicinanza con area di età medievale (CA.38), citata come "Tomba Magna", nota da fonti documentarie e visibile da foto aeree.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Bargellino.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Bargellino sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito interessa marginalmente il dosso fluviale Bargellino-Calderara. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 15-20 mm/anno nella zona orientale, fino a 20-25 mm/anno, in quella occidentale. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da buoni a molto buoni, anche se su buona parte dell'ambito sono presenti terreni con caratteristiche geotecniche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in III classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Un parte marginale rientra nella fascia B (DPR 142/04) della SP18. L'ambito attualmente è caratterizzato dalla presenza di attività produttive, come altri ambiti confinanti, i per le quali però il PSC prevede la riqualificazione verso altri usi maggiormente compatibili con la residenza. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza tutto l'ambito rispetta i 50 dBA . Quindi garantendo una idonea distanza dalle eventuali attività produttive ancora esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito ricade nell'agglomerato di Bologna, quindi aree soggette a possibili superamenti dei limiti sia per PM10 sia per NO2. L'ambito attualmente è caratterizzato dalla presenza di attività produttive, come altri ambiti confinanti, i per le quali però il PSC prevede la riqualificazione verso altri usi maggiormente compatibili con la residenza. Dovrà quindi essere garantita una idonea distanza dalla attività produttive eventualmente esistenti.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10 e NO2, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	\
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti attraverso il raffittimento delle fermate sulla via Roma e l'eventuale modifica della rete attuale. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalle attività produttive eventualmente ancora esistenti. Prevedere direttamente affacciati verso le attività produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Trattandosi di un ambito già urbanizzato da riqualificare non si rilevano interferenze con le componenti; si consiglia comunque l'introduzione di elementi vegetazionali con funzione ecologica e paesaggistica.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**CALDERARA DI RENO - CALDERARA DI RENO**
CODICE AMBITO	**ARR.CA_III**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CALDERARA - L'area è compresa in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale e comprende attività produttive di cui il PSC prevede la possibile delocalizzazione e la conseguente riqualificazione urbana per usi residenziali e/o di servizio.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Armaroli che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Roma corre il sistema di trasporto pubblico che potrà servire direttamente l'ambito anche attraverso la modifica dei percorsi oltre che il raffittimento delle fermate. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo tutto il lato Est dal canale Scolo Peloso, rispetto al quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Si rileva un'interferenza relativa alla presenza di un importante bene culturale quale il complesso della Possessione Casino, già sede comunale ed edificato sul luogo ove sorgeva una chiesa dedicata a Santa Maria. Anticamente il luogo era denominato "Tomba Magna", dal nome di un condotto sotterraneo che conduceva fino al Reno. Probabile concentrazione di materiali archeologici.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato in parte da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Bargellino.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Bargellino sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 15-20 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica buoni, anche se su buona parte dell'ambito sono presenti terreni con caratteristiche geotecniche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Al limite orientale dell'ambito si individua il tracciato dello Scolo Peloso, corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore, che poco a valle dell'estremità nord-orientale dell'ambito, s'immette nello Scolo Dosolo, proveniente da est. Per lo Scolo Peloso l'Ente Gestore segnalava, anche per l'area interessata dall'ambito in esame, una condizione di criticità legata all'immissione di pubbliche fognature del Capoluogo; per risolvere tale criticità è stata realizzata una vasca di laminazione a servizio dello scolo, al fine di evitare le possibili esondazioni derivanti dall'immissione delle pubbliche fognature.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in III classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito rientra nella fascia B (DPR 142/04) della SP18. L'ambito attualmente è caratterizzato dalla presenza di attività produttive, come altri ambiti confinanti, i per le quali però il PSC prevede la riqualificazione verso altri usi maggiormente compatibili con la residenza. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza solo il 11% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle eventuali attività produttive ancora esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito ricade nell'agglomerato di Bologna, quindi aree soggette a possibili superamenti dei limiti sia per PM10 sia per NO2. L'ambito si trova ad oltre 100 m dalla Padullese strada individuata nell'art. 6.4 del PGQA e ne rispetta ampiamente le distanze previste. L'ambito attualmente è caratterizzato dalla presenza di attività produttive, come altri ambiti confinanti, i per le quali però il PSC prevede la riqualificazione verso altri usi maggiormente compatibili con la residenza. Dovrà quindi essere garantita una idonea distanza dalla attività produttive eventualmente esistenti.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10 e NO2, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. In fase di progettazione si dovrà tenere presente della vicinanza del Podere Casino, in modo da non creare strutture impattanti e dissonanti a livello paesaggistico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti attraverso il raffittimento delle fermate sulla via Roma e l'eventuale modifica della rete attuale. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo Peloso, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica; la criticità idraulica segnalata per il recettore, seppur attualmente risolta con la realizzazione di una vasca di laminazione a servizio del corso d'acqua, impone comunque, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada e dalle attività produttive eventualmente ancora esistenti. Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura e le attività produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Trattandosi di un ambito già urbanizzato da riqualificare non si rilevano interferenze con le componenti; si consiglia comunque l'introduzione di elementi vegetazionali con funzione ecologica e paesaggistica rispetto alla presenza dello Scolo Peloso.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**CALDERARA DI RENO - CALDERARA DI RENO**
CODICE AMBITO	**ARR.CA_IV**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CALDERARA - L'area è compresa in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale e comprende attività produttive di cui il PSC prevede la possibile delocalizzazione e la conseguente riqualificazione urbana per usi residenziali e/o di servizio.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Armaroli che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Roma corre il sistema di trasporto pubblico che potrà servire direttamente l'ambito anche attraverso la modifica dei percorsi oltre che il raffittimento delle fermate. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo tutto il lato Est dal canale Scolo Peloso, rispetto al quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Si rileva un'interferenza relativa alla presenza di un importante bene culturale quale il complesso della Possessione Casino, già sede comunale ed edificato sul luogo ove sorgeva una chiesa dedicata a Santa Maria. Anticamente il luogo era denominato "Tomba Magna", dal nome di un condotto sotterraneo che conduceva fino al Reno. Probabile concentrazione di materiali archeologici.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà essere completato e attestato alla stazione SFM di Bargellino.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Bargellino sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 15-20 mm/anno nella zona orientale, fino a 20-25 mm/anno, in quella occidentale. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da buoni a molto buoni, anche se su buona parte dell'ambito sono presenti terreni con caratteristiche geotecniche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Al limite orientale dell'ambito si individua il tracciato dello Scolo Peloso, corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore, che poco a valle dell'estremità nord-orientale dell'ambito, s'immette nello Scolo Dosolo, proveniente da est. Per lo Scolo Peloso l'Ente Gestore segnalava, anche per l'area interessata dall'ambito in esame, una condizione di criticità legata all'immissione di pubbliche fognature del Capoluogo; per risolvere tale criticità è stata realizzata una vasca di laminazione a servizio dello scolo, al fine di evitare le possibili esondazioni derivanti dall'immissione delle pubbliche fognature.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in III classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito rientra in parte nella fascia B (DPR 142/04) della SP18. L'ambito attualmente è caratterizzato dalla presenza di attività produttive, come altri ambiti confinanti, i per le quali però il PSC prevede la riqualificazione verso altri usi maggiormente compatibili con la residenza. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero tutto l'ambito rispetta i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle eventuali attività produttive ancora esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito ricade nell'agglomerato di Bologna, quindi aree soggette a possibili superamenti dei limiti sia per PM10 sia per NO2. L'ambito si trova ad oltre 100 m dalla Padullese strada individuata nell'art. 6.4 del PGQA e ne rispetta ampiamente le distanze previste. L'ambito attualmente è caratterizzato dalla presenza di attività produttive, come altri ambiti confinanti, i per le quali però il PSC prevede la riqualificazione verso altri usi maggiormente compatibili con la residenza. Dovrà quindi essere garantita una idonea distanza dalla attività produttive eventualmente esistenti.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico e rete ciclopedonabile), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10 e NO2, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. In fase di progettazione si dovrà tenere presente della vicinanza del Podere Casino, in modo da non creare strutture impattanti e dissonanti a livello paesaggistico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti attraverso il raffittimento delle fermate sulla via Roma e l'eventuale modifica della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo Peloso, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica; la criticità idraulica segnalata per il recettore, seppur attualmente risolta con la realizzazione di una vasca di laminazione a servizio del corso d'acqua, impone comunque, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada e dalle attività produttive eventualmente ancora esistenti. Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura e le attività produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Trattandosi di un ambito già urbanizzato da riqualificare non si rilevano interferenze con le componenti; si consiglia comunque l'introduzione di elementi vegetazionali con funzione ecologica e paesaggistica rispetto alla presenza dello Scolo Peloso.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI PRODUTTIVI	
COMUNE - LOCALITA'	**CALDERARA DI RENO - BARGELLINO**
CODICE AMBITO	**APR.CA_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Attività produttive
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	BARGELLINO - Ambito di nuova previsione che si colloca in continuità con il tessuto produttivo consolidato. L'ambito è destinato esclusivamente all'insediamento di attività produttive esistenti ubicate nell'area produttiva del Bargellino che necessitano di ampliamento non soddisfacibile nell'area insediata.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Roma che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile sia con la rete del trasporto pubblico che con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Est dal canale Scolo Peloso, e ad Ovest dalla strada storica Via Roma, rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Nell'ambito dovrà essere prevista una adeguata dotazione di piste ciclabili che dovranno essere connesse al sistema urbano principale comunale di previsione e con la stazione del SFM di Bargellino (da verificare).
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Da verificare le potenzialità di connessione ciclabile con la stazione del SFM di Bargellino che si trova a circa un chilometro di distanza.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito interessa in parte il dosso fluviale Bargellino-Calderara. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 15-20 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica molto buoni.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'estremità orientale è segnata dal tracciato dello scolo Peloso, corso d'acqua del reticolo idrografico minore.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in V classe di progetto e confina con aree in V, IV e III classe.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	Adiacenti all'ambito sono presenti aree residenziali esistenti . Sarà necessario porre la massima attenzione in fase di progettazione al fine di minimizzare l'impatto. L'ambito è un importante generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito ricade nell'agglomerato di Bologna, quindi aree soggette a possibili superamenti dei limiti sia per PM10 sia per NO2 . Adiacenti all'ambito sono presenti aree residenziali esistenti . Sarà necessario porre la massima attenzione in fase di progettazione al fine di minimizzare l'impatto.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un importante generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10 e NO2, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa produttiva; non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, anche se l'ambito incide sul connettivo ecologico diffuso periurbano (art. 3.5 PTCP), e lambisce il corridoio ecologico principale corrispondente alla ferrovia.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale, che si connota come un completamento della maglia insediativa produttiva, non presenta problematicità dal punto di vista paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa produttiva, con caratteri di residualità dal punto di vista agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee). Nell'ambito dovrà essere prevista una adeguata dotazione di piste ciclabili che dovranno essere connesse al sistema urbano principale comunale di previsione. Da verificare le potenzialità di connessione ciclabile con la stazione del SFM di Bargellino che si trova a circa un chilometro di distanza.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Nella porzione d'ambito (zona ovest) che insiste in area di dosso fluviale, non potranno esservi insediati centri di pericolo e non potrà essere consentito lo svolgimento di attività a rischio di cui all'art. 45 comma 2, lettera A2 delle NTA del PTA della RER, in quanto suscettibili di pregiudicare la qualità e la protezione della risorsa idrica; non potrà inoltre essere prevista la localizzazione di impianti di smaltimento o di stoccaggio dei rifiuti solidi urbani, speciali ed assimilati. Nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo Peloso, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, non sarà possibile introdurre nuovi insediamenti produttivi, salvo prevedere l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica, contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Mantenere la massima distanza dalle aree residenziali di tutti gli elementi impattanti, quali ad esempio carico e scarico merci, piazzali, parcheggi e accessi carrabili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per le attività produttive terziarie e commerciali e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione di quest'ambito nei confronti del sistema insediativo, infrastrutturale ed ambientale (presenza del connettivo ecologico diffuso periurbano -art. 3.5 PTCP, e del corridoio ecologico principale corrispondente alla ferrovia), si richiede, in fase progettuale di introdurre delle quinte/varchi, costituite da sistemi vegetali, con funzione di filtro, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica e con finalità paesaggistiche.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CASELLE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CASELLE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione residenziale nel PRG previgente. Si colloca ad ovest di Caselle, in continuità con un ambito urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via del Papa e dalla rete locale che risultano idonee a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via del Papa corre il sistema di trasporto pubblico che potrà servire direttamente l'ambito . L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo tutto il lato Ovest da una cavedagna e per un breve tratto del lato Est dalla strada storica Via del Papa.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato in modestissima parte a Sud da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Caselle non risulta inserita in un sistema strutturato di connessioni ciclabili con il capoluogo e con il SFM. Si evidenzia la necessità di individuare un collegamento con la pista ciclabile prevista lungo la linea ferroviaria Bo-Vr e quindi con la stazione SFM Crevalcore.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone nell'attraversamento della rete principale
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di Crevalcore sulla linea Bo - Vr. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 0-5 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico le elaborazioni interessano la sola fascia orientale dell'ambito, dove si riscontrano caratteristiche di resistenza meccanica dei terreni di fondazione discrete, anche se con peggioramento della resistenza meccanica con la profondità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	La parte meridionale dell'ambito ricade entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili. L'estremità settentrionale dell'ambito rientra all'interno della perimetrazione della fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al fiume Panaro. Gli interventi consentiti entro l'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito comunque si trova lontano da sorgenti significative.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi ostativi, nonostante la adiacenza ad ovest alla zona indicata come fascia di rispetto del nodo semplice (art. 3.5 PTCP) della rete ecologica di progetto, per cui sono previsti interventi gestionali di completamento. Sotto il profilo naturalistico - ambientale l'area vasta appare infatti significativamente compensata e l'intervento presenta superfici complessivamente abbastanza contenute, tanto da limitare eventuali interferenze specifiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità; si segnala la presenza del vicino corso d'acqua.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti attraverso la rete pedonale e ciclabile che fungerà da collegamento al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della particolare posizione di quest'ambito nei confronti del sistema insediativo ed ambientale (adiacenza ad ovest alla fascia di rispetto del nodo semplice della rete ecologica di progetto, per cui sono previsti interventi gestionali di completamento.), è auspicabile, in fase progettuale introdurre delle quinte/varchi, costituite da sistemi vegetali, con funzione di filtro, finalizzate al mantenimento della connettività ecologica e di valorizzazione paesaggistica. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - PALATA PEPOLI**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	PALATA PEPOLI - Ambito già interessato da una previsione d'espansione residenziale nel PRG previgente. Si colloca a sud-ovest di Palata Pepoli, ed è intercluso fra due ambiti con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Provanone e dalla rete locale che risultano idonee a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Provanone corre il sistema di trasporto pubblico che potrà servire direttamente l'ambito attraverso il raffittimeno delle fermate . L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Nord Ovest dalla strada storica Via Provanone.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Palata Pepoli non risulta inserita in un sistema strutturato di connessioni ciclabili con il capoluogo e con il SFM. Si evidenzia la necessità di individuare un collegamento con la pista ciclabile prevista lungo la linea ferroviaria Bo-Vr e quindi con la stazione SFM Bolognina e Crevalcore.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Occorre orientare le connessioni pedonali verso il centro abitato evitando la diretta relazione con la rete principale.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	Si segnala la presenza, nella parte orientale, di uno sprofondamento superficiale. L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 0-5 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito non risulta investigato.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito ricade all'interno della perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni, ad eccezione di una parte marginale (10%) vicino alla strada, che comunque a valori inferiori ai 50 dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito comunque si trova lontano da sorgenti significative.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi ostativi. Sotto il profilo naturalistico - ambientale l'area vasta appare infatti significativamente compensata e l'areale presenta superfici complessivamente abbastanza contenute, tanto da limitare eventuali interferenze specifiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità anche in relazione alle dimensioni complessivamente contenute.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti attraverso la rete pedonale e ciclabile che fungerà da collegamento al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti una campagna geognostica che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della particolare posizione di quest'ambito nei confronti del sistema insediativo ed ambientale, è auspicabile, in fase progettuale introdurre delle quinte/varchi, costituite da sistemi vegetali, con funzione di filtro, finalizzate al mantenimento della connettività ecologica e di valorizzazione paesaggistica. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - BEVILACQUA**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_III**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	BEVILACQUA - Nel PRG previgente l'area è destinata ad un nuovo insediamento produttivo che non può essere confermato, in relazione al contesto residenziale in cui si colloca e di cui si prevede la possibile trasformazione per usi residenziali e/o di servizio.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Provane che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. Sulla via Provane corre il sistema di trasporto pubblico che potrà servire direttamente l'ambito. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Ovest dalla strada storica Via Provane.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Bevilacqua non risulta inserita in un sistema strutturato di connessioni ciclabili con il capoluogo e con il SFM. Si evidenzia la necessità di prevedere un collegamento ciclabile con S. Matteo della Decima
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito si colloca in area di dosso fluviale del fiume Reno. L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 0-5 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico è contraddistinto da terreni con valori di resistenza meccanica molto buoni, anche se, su buona parte dell'ambito, si segnala un complessivo peggioramento delle caratteristiche geotecniche con la profondità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. A nord confina con attività attività produttive esistenti. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni, ad eccezione di una parte a ovest (12%) che comunque ha valori inferiori ai 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle attività produttive e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova adiacente ad attività produttive. Dovrà quindi essere garantita una idonea distanza dalle attività produttive.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente sulle strade circostanti attraverso la rete pedonale e ciclabile che fungerà da collegamento al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Trattandosi di un ambito che insiste in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalle attività produttive. Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura e le attività produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione di quest'ambito nei confronti del sistema insediativo ed ambientale, è auspicabile , in fase progettuale, compatibilmente con le ridotte dimensioni dell'ambito, introdurre delle quinte/varchi, costituite da sistemi vegetali, con funzione di filtro, finalizzate al mantenimento della connettività ecologica e di valorizzazione paesaggistica.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_IV**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. Si colloca a nord-ovest di Crevalcore fra la ferrovia Bologna-Verona e Via Mezzo Ponente, in continuità con un ambito urbano con funzione prevalentemente residenziale in parte consolidato e in parte in corso di attuazione.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Calanco che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico che potrà servire l'ambito solo attraverso la modifica dei percorsi interno al centro abitato. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Si trova in prossimità dell'area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da due cavedagne e dal canale Fosso Dondi, tutti paralleli al canale Scolo Limite Nuovo e ad una cavedagna che delimitano l'area a Nord. Sempre a Nord, parallelamente ai canali, l'ambito è delimitato per un tratto dalla strada storica Via Calanco, a Sud dalla strada storica Via Mezzo Ponente. E' necessario allineare l'intervento alla trama che canali, cavedagne e strade storiche determinano nel paesaggio.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato a Sud-Ovest da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD. MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed "Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)	
ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Crevalcore sulla linea Bo - Vr. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno. Le caratteristiche di resistenza meccanica dei terreni di fondazione risultano complessivamente mediocri, quando non addirittura scarse (vedi località C. Sassoli, C. Fornace, C. Vecchia nella parte nord dell'ambito).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Nella parte meridionale e centrale l'ambito risulta attraversato, con direzione NO-SE da due corsi d'acqua della rete irrigua, (Fossa Dondi e Fossa Buiona), classificati dal PSC come reticolo idrografico minore di bonifica non facente parte del reticolo minore e minuto.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato, ma in un tratto nel quale è già realizzata la variante. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, oltre il 70% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni comunque solo il 7% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, e maggiori azioni volte a limitare il traffico di attraversamento potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato, ma in un tratto nel quale è già realizzata la variante e ad adeguata distanza da essa. La strada esistente è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non molto alte (al giorno 10 kg/km di NOx e 1 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalla strada e maggiori azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi di problematicità riguardo lo specifico aspetto se non riferibile alla sottrazione di superfici permeabili.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento ai canali, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerli a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alle cavedagne, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal fosso Dondi e dal fosso Buiona, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada. Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile e azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione delle dimensioni e della posizione dell'ambito, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante sotto il profilo microclimatico e del rapporto città-campagna. Tali riflessi appaiono ancora più significativi se adottati anche agli altri interventi previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_VI**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. Si colloca a nord-est di Crevalcore, in continuità con un ambito urbano con funzione prevalentemente residenziale in parte consolidato ed in parte in corso di attuazione.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Signata e dalla rete circostante che risultano idonee a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area ad alto potenziale archeologico (CR.10) sulla base di fonti documentarie e con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da una cavedagne e da un canale. A Nord l'area è delimitata dal canale Scolo Limite Vecchio e per un tratto da una cavedagna; a Est dal canale Fosso di Già e dalla strada storica Via Bisentolo Nord; a Ovest dalla strada storica Via Signata. E' necessario allineare l'intervento alla trama che canali, cavedagne e strade storiche determinano nel paesaggio.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato sul lato occidentale dall'elettrodotto RFI 132 Kv a terna singola che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD. MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	L'ambito è direttamente collegabile al SFM - Stazione di Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre prevedere una adeguata connessione pedociclabile tra l'ambito e la stazione SFM

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica generalmente discreti, mediocri nella sola zona occidentale a ridosso dell'urbanizzato; sia nella zona meridionale che in quella nord-orientale, si segnala tuttavia un peggioramento dei valori di resistenza meccanica con la profondità, con la presenza di terreni con caratteristiche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è delimitato, nella parte settentrionale, dal tracciato dello Scolo Limite Vecchio, che in parte lo interseca, con direzione S-N, nella zona occidentale a ridosso del capoluogo; si tratta di un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minuto. Il limite orientale dell'ambito è posto invece poco distante dal tracciato del Fosso di Gà, classificato come corso d'acqua appartenete al reticolo idrografico minore di bonifica non facente parte del reticolo minore e minuto; su tale corso d'acqua il Consorzio di Bonifica segnalava l'esistenza di una situazione di criticità legata all'immissione di pubbliche fognature relative alla zona EST del Capoluogo che determinano frequenti fenomeni di esondazione. Tale criticità risulta, ad oggi, in una fase di parziale di risoluzione, come segnalato dal Consorzio. Al limite occidentale scorre infine il Canal Torbido (minore), che non intercetta l'ambito con il proprio tracciato, ma lo interessa con la propria fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) per un'area comunque esigua, nella propaggine nord-occidentale. Gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito comunque si trova lontano da sorgenti significative.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi di problematicità riguardo lo specifico aspetto se non riferibile alla sottrazione di superfici permeabili. La presenza lungo il perimetro est, verso la campagna, del fosso di Gà, rappresenta un elemento di riferimento per la valorizzazione naturalistica dell'intervento stesso.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità, si segnala che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento ai canali, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerli a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alle cavedagne, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nelle porzioni d'ambito comprese entro una distanza di 10 m dai tracciati dello scolo Limite Vecchio e del fosso di Gà, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente; la criticità idraulica segnalata per il recettore, ad oggi solo parzialmente risolta, impone inoltre, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione delle dimensioni e della posizione dell'ambito, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante sotto il profilo microclimatico e del rapporto città-campagna. Tali riflessi appaiono ancora più significativi se adottati anche agli altri interventi previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. La presenza lungo il perimetro est, verso la campagna, del fosso di Gà, rappresenta un elemento di riferimento per la valorizzazione naturalistica dell'intervento stesso. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, in relazione alla presenza della persistenza della struttura centuriata, le nuove realizzazioni dovranno risultare coerenti con le persistenze storiche (art. 8.2 PTCP). La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_VII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di cui uno a destinazione residenziale e l'altro di servizio. La realizzazione del nuovo insediamento è condizionata alla rimozione o interramento o spostamento degli elettrodotti esistenti. Si colloca a est di Crevalcore fra Via Mezzo Levante e la via Guisa in continuità con un ambito urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importante generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Mezzo Levante e dalla rete circostante che risultano idonee a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da una cavedagne e dal canale Fosso di Già. A Nord l'area è delimitata dalla strada storica Via Mezzo Levante e per un tratto dal canale Fosso di Già; a Est dalla strada storica Via Bisentolo Sud. E' necessario allineare l'intervento alla trama che canali, cavedagne e strade storiche determinano nel paesaggio.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato per quasi la totalità dell'area da elettrodotti RFI 132 Kv a singola terna; inoltre è tagliato in modesta parte da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna. Tali elettrodotti generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	L'ambito è direttamente collegabile al SFM - Stazione di Crevalcore sulla linea Bo - Vr. Occorre prevedere una adeguata connessione pedociclabile tra l'ambito e la stazione SFM.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica generalmente discreti; nella sola propaggine settentrionale si segnala la presenza di terreni con caratteristiche meccaniche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è attraversato con direzione S-N ed è lambito all'estremità settentrionale, dal tracciato del Fosso di Gà, classificato come corso d'acqua appartenete al reticolo idrografico minore di bonifica non facente parte del reticolo minore e minuto. Su tale corso d'acqua il Consorzio di Bonifica ~~si~~ segnalava la presenza, poco a valle dell'ambito in oggetto, di una situazione di criticità legata all'immissione di pubbliche fognature relative alla zona EST del Capoluogo che determinano frequenti fenomeni di esondazione; tale criticità risulta, ad oggi, in una fase di parziale di risoluzione, come segnalato dal Consorzio.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra per una parte nella fascia di IV classe della ferrovia, e nella III classe per la strada a nord che attraversa il centro abitato (in un tratto per il quale è già stata realizzata la variante), la rimanente parte è classificato in II classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. Ai sensi dell'art. 13.5 del PTCP non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. Una parte dell'ambito rientra anche nelle fasce del DPR 459/98 della ferrovia. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, oltre il 63% dell'ambito (non in IV classe) risulta avere un clima acustico inferiore ai 50dBA notturni comunque solo il 17,5% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, e maggiori azioni volte a limitare il traffico di attraversamento potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato, ma in un tratto nel quale è già realizzata la variante e ad adeguata distanza da essa. La strada esistente è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non elevate (al giorno 15 kg/km di NOx e 1,4 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalla strada e maggiori azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale non presenta elementi di problematicità ma si segnala la presenza della linea ferroviaria nella porzione sud. La presenza del fosso di Gà all'interno dell'ambito, rappresenta un elemento di riferimento per la valorizzazione naturalistica dell'intervento stesso.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non sono ravvisabili elementi di pregio sotto questo profilo, si segnala la presenza della linea ferroviaria a sud e che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	La compressione del comparto all'interno di in un sistema infrastrutturale e insediativo complesso introduce degli elementi di marginalità del sistema produttivo agricolo. Questi elementi rendono accettabile l'impatto dell'intervento sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento ai canali, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerli a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento degli elettrodotti.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nelle porzioni d'ambito comprese entro una distanza di 10 m dal tracciato del fosso di Gà, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente; la criticità idraulica segnalata per il recettore, ad oggi solo parzialmente risolta, impone inoltre, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili la massima distanza dalla ferrovia e dalla strada. Nello specifico non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile e azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione delle dimensioni e della posizione dell'ambito, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante sotto il profilo microclimatico e del rapporto città-campagna. Tali riflessi appaiono ancora più significativi se adottati anche agli altri interventi previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. La presenza all'interno del comparto del fosso di Gà, rappresenta un elemento di riferimento per la valorizzazione naturalistica dell'intervento stesso. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, in relazione alla presenza della persistenza della struttura centuriata, le nuove realizzazioni dovranno risultare coerenti con le persistenze storiche (art. 8.2 PTCP). Infine la presenza della linea ferroviaria richiede la previsione di una fascia boscata di ambientazione nella porzione sud del comparto ad essa adiacente.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_VIII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. Si colloca a sud di Crevalcore. E' intercluso fra un ambito con funzione prevalentemente residenziale in corso di attuazione a nord, un'area commerciale a est, al di là della provinciale per Sant'Agata ed un'area che ospita laghetti per la pesca sportiva ad ovest.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Sant'Agata che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e su cui corre il servizio di trasporto pubblico L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Est dalla strada storica Via Sant'Agata.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato a Nord da un elettrodotto ENEL MT aereo a doppia terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Crevalcore sulla linea Bo- Vr. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito si sviluppa, per buona parte, sulla propaggine settentrionale del dosso fluviale che lambisce Crevalcore. E' caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, risulta inoltre contraddistinto da terreni con valori di resistenza meccanica generalmente mediocri.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato, oltre la quale si trovano attività produttive. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza solo il 22% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalla strada e dalle attività produttive, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato, oltre la quale si trovano attività produttive. La strada esistente è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere basse (al giorno 2,8 kg/km di NOx e 0,2 kg/km di PM10). Dovrà esser quindi garantita una certa distanza dalle attività produttive oltre la strada.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale non presenta elementi di problematicità. Oltretutto la forte pressione antropica caratterizzata dai sistemi insediativi e infrastrutturali circostanti ne riduce le eventuali potenzialità.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	La presenza di usi differenti, e di scarso pregio paesaggistico, nelle aree circostanti rende questo intervento opportuno dal punto di vista paesaggistico e percettivo; si segnala che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	La compressione dell'areale all'interno di in un sistema infrastrutturale e insediativo complesso introduce degli elementi di marginalità del sistema produttivo agricolo aggravati dalle superfici in gioco relativamente contenute. Questi elementi rendono accettabile l'impatto dell'intervento sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Per la porzione di ambito che insiste in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalle attività produttive. Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura e le attività produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione dell'ambito, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante del rapporto città-campagna. Tali riflessi appaiono più significativi se adottati anche agli altri interventi confinanti previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche; in relazione alla presenza della persistenza della struttura centuriata, le nuove realizzazioni dovranno risultare coerenti con le persistenze storiche (art. 8.2 PTCP). La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_IX**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. Si colloca a sud di Crevalcore. E' intercluso fra un ambito con funzione prevalentemente residenziale in corso di attuazione a nord, un'area commerciale a est, al di là della provinciale per Sant'Agata ed un'area che ospita laghetti per la pesca sportiva ad ovest.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Sant'Agata che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e su cui corre il servizio di trasporto pubblico L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Sud dalla strada storica Via Lunga.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Crevalcore sulla linea Bo- Vr. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito, di modeste dimensioni, è ubicato nella propaggine settentrionale del dosso fluviale che lambisce Crevalcore. E' caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, risulta inoltre contraddistinto da terreni con valori di resistenza meccanica generalmente mediocri.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Si evidenziano aree produttive a circa 50 m dall'ambito.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale non presenta elementi di problematicità. Oltretutto la forte pressione antropica caratterizzata dai sistemi insediativi e infrastrutturali circostanti ne riduce le eventuali potenzialità.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	La presenza di usi differenti, e di scarso pregio paesaggistico, nelle aree circostanti rende questo intervento opportuno dal punto di vista paesaggistico e percettivo; si segnala che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	La compressione dell'areale all'interno di in un sistema infrastrutturale e insediativo complesso introduce degli elementi di marginalità del sistema produttivo agricolo aggravati dalle superfici in gioco relativamente contenute. Questi elementi rendono accettabile l'impatto dell'intervento sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione dell'ambito, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante del rapporto città-campagna. Tali riflessi appaiono più significativi se adottati anche agli altri interventi confinanti previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche; in relazione alla presenza della persistenza della struttura centuriata, le nuove realizzazioni dovranno risultare coerenti con le persistenze storiche (art. 8.2 PTCP). La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_X**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. Si colloca a sud di Crevalcore. E' intercluso fra un ambito con funzione prevalentemente residenziale in corso di attuazione a nord, un'area commerciale a est, al di là della provinciale per Sant'Agata ed un'area che ospita laghetti per la pesca sportiva ad ovest.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Sant'Agata che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e su cui corre il servizio di trasporto pubblico L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Sud dalla strada storica Via Lunga, rispetto al quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Crevalcore sulla linea Bo- Vr. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito, di modeste dimensioni, è ubicato nella propaggine settentrionale del dosso fluviale che lambisce Crevalcore. E' caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, risulta inoltre contraddistinto da terreni con valori di resistenza meccanica generalmente mediocri.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 50 dBA notturni e l'87% i 45 dBA. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Si evidenziano aree produttive ad oltre 50 m dall'ambito.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale non presenta elementi di problematicità. Oltretutto la forte pressione antropica caratterizzata dai sistemi insediativi e infrastrutturali circostanti ne riduce le eventuali potenzialità.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	La presenza di usi differenti, e di scarso pregio paesaggistico, nelle aree circostanti rende questo intervento opportuno dal punto di vista paesaggistico e percettivo; si segnala che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	La compressione dell'areale all'interno di in un sistema infrastrutturale e insediativo complesso introduce degli elementi di marginalità del sistema produttivo agricolo aggravati dalle superfici in gioco relativamente contenute. Questi elementi rendono accettabile l'impatto dell'intervento sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione dell'ambito, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante del rapporto città-campagna. Tali riflessi appaiono più significativi se adottati anche agli altri interventi confinanti previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche; in relazione alla presenza della persistenza della struttura centuriata, le nuove realizzazioni dovranno risultare coerenti con le persistenze storiche (art. 8.2 PTCP). La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_XI**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. Si colloca a sud di Crevalcore. E' intercluso fra un ambito con funzione prevalentemente residenziale in corso di attuazione a nord, un'area commerciale a est, al di là della provinciale per Sant'Agata ed un'area che ospita laghetti per la pesca sportiva ad ovest.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Sant'Agata che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e su cui corre il servizio di trasporto pubblico L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Sud dalla strada storica Via Lunga.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Crevalcore sulla linea Bo- Vr. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito, di modeste dimensioni, è ubicato nella propaggine settentrionale del dosso fluviale che lambisce Crevalcore. E' caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, risulta inoltre contraddistinto da terreni con valori di resistenza meccanica generalmente mediocri.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 50 dBA notturni e l'87% i 45 dBA. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Si evidenziano aree produttive ad oltre 50 m dall'ambito.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale non presenta elementi di problematicità. Oltretutto la forte pressione antropica caratterizzata dai sistemi insediativi e infrastrutturali circostanti ne riduce le eventuali potenzialità.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	La presenza di usi differenti, e di scarso pregio paesaggistico, nelle aree circostanti rende questo intervento opportuno dal punto di vista paesaggistico e percettivo; si segnala che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	La compressione dell'areale all'interno di in un sistema infrastrutturale e insediativo complesso introduce degli elementi di marginalità del sistema produttivo agricolo aggravati dalle superfici in gioco relativamente contenute. Questi elementi rendono accettabile l'impatto dell'intervento sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione dell'ambito, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante del rapporto città-campagna. Tali riflessi appaiono più significativi se adottati anche agli altri interventi confinanti previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche; in relazione alla presenza della persistenza della struttura centuriata, le nuove realizzazioni dovranno risultare coerenti con le persistenze storiche (art. 8.2 PTCP). La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_XII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. Si colloca a sud-ovest di Crevalcore a fianco del corso del Canal Torbido tombato, sul quale è presente una pista ciclabile che lo collega al centro storico. Nell'intorno vi sono ambiti con funzione prevalentemente residenziale, in parte consolidati ed in parte in corso di attuazione.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Di Vittorio che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Est dal canale Torbido, rispetto al quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	La parte di campagna compresa in quest'ambito era parte delle pertinenze del casino di Francia, ora Palazzo Biavati che ha l'accesso principale da via Sant'Agata.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato a Sud da un elettrodotto ENEL 132 Kv aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed "Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'estremità meridionale dell'ambito, di modesta estensione, è ubicata a ridosso del dosso fluviale che lambisce Crevalcore. L'ambito è caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, risulta inoltre caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica generalmente mediocri, scadenti nella sola fascia nord-orientale. Nella parte più prossima all'abitato di Crevalcore, s'individua inoltre un tendenziale peggioramento delle caratteristiche meccaniche con la profondità, con la presenza di terreni aventi caratteristiche meccaniche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il limite orientale dell'ambito è segnato dal tracciato del Canal Torbido, classificato come corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minuto. L'ambito in esame ricade entro la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al corso d'acqua medesimo. Gli interventi consentiti entro l'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito comunque si trova lontano da sorgenti significative.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi di problematicità riguardo lo specifico aspetto se non riferibile alla sottrazione di superfici permeabili; in relazione alla posizione, si segnala la presenza di aree contigue, individuate dal progetto reti ecologiche locale, come corridoi ecologici secondari.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità, si segnala che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. In fase di progettazione si dovrà tenere presente della vicinanza di palazzo Biavati: al fine di conservare la memoria storica del vecchio appoderamento, dovrà essere mantenuta libera l'area della vecchia provana che dal palazzo congiungeva via Casino di Francia.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato del Canal Torbido, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione dell'ambito, e della contiguità al corridoio ecologico, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante del rapporto città-campagna. Tali riflessi appaiono più significativi se adottati anche agli altri interventi confinanti previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche; in relazione alla presenza della persistenza della struttura centuriata, le nuove realizzazioni dovranno risultare coerenti con le persistenze storiche (art. 8.2 PTCP). La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_XIII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. Si colloca a sud-ovest di Crevalcore. Nell'intorno vi sono ambiti con funzione prevalentemente residenziale, in parte consolidati ed in parte in corso di attuazione.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Panerazzi che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Ovest dalla strada storica Via Panerazzi.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	La parte di campagna compresa in quest'ambito era parte delle pertinenze del casino di Francia, ora Palazzo Biavati che ha l'accesso principale da via Sant'Agata.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è tagliato da Nord a Sud da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed "Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	La metà occidentale dell'ambito si colloca sulla propaggine del dosso fluviale che lambisce Crevalcore. L'ambito è caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, risulta inoltre caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica generalmente mediocri, discreti nella sola fascia occidentale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito in esame è parzialmente interessato dalla perimetrazione della fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Canal Torbido, che scorre ad est dell'ambito in posizione comunque esterna allo stesso. Gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. Il limite occidentale dell'ambito è invece lambito, per un tratto comunque esiguo, dal tracciato dello scolo Limite Nuovo.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito comunque si trova lontano da sorgenti significative.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi di problematicità riguardo lo specifico aspetto se non riferibile alla sottrazione di superfici permeabili.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità, si segnala che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. In fase di progettazione si dovrà tenere presente della vicinanza di palazzo Biavati: al fine di conservare la memoria storica del vecchio appoderamento, dovrà essere mantenuta libera l'area della vecchia provana che dal palazzo congiungeva via Casino di Francia.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Entro la porzione di ambito che insiste in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo limite Nuovo, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione dell'ambito, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante del rapporto città-campagna. Tali riflessi appaiono più significativi se adottati anche agli altri interventi confinanti previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche; in relazione alla presenza della persistenza della struttura centuriata, le nuove realizzazioni dovranno risultare coerenti con le persistenze storiche (art. 8.2 PTCP). La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_XIV**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. Si colloca a sud-ovest di Crevalcore a fianco del corso del Canal Torbido tombato, sul quale è presente una pista ciclabile che lo collega al centro storico. Nell'intorno vi sono ambiti con funzione prevalentemente residenziale, in parte consolidati ed in parte in corso di attuazione.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Di Vittorio che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Est dal canale Torbido, rispetto al quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	La parte di campagna compresa in quest'ambito era parte delle pertinenze del casino di Francia, ora Palazzo Biavati che ha l'accesso principale da via Sant'Agata.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito è caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, risulta caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica generalmente mediocri, scadenti nella parte meridionale. Su tutto l'ambito s'individua inoltre un tendenziale peggioramento delle caratteristiche meccaniche con la profondità, con la presenza di terreni aventi caratteristiche meccaniche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il limite orientale dell'ambito è segnato dal tracciato del Canal Torbido, classificato come corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minuto. L'ambito in esame ricade entro la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al corso d'acqua medesimo. Gli interventi consentiti entro l'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito comunque si trova lontano da sorgenti significative.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi di problematicità riguardo lo specifico aspetto se non riferibile alla sottrazione di superfici permeabili; in relazione alla posizione, si segnala la presenza di aree contigue, individuate dal progetto reti ecologiche locale, come corridoi ecologici secondari.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità, si segnala che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. In fase di progettazione si dovrà tenere presente della vicinanza di palazzo Biavati: al fine di conservare la memoria storica del vecchio appoderamento, dovrà essere mantenuta libera l'area della vecchia provana che dal palazzo congiungeva via Casino di Francia.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato del Canal Torbido non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione dell'ambito, e della contiguità al corridoio ecologico, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante del rapporto città-campagna. Tali riflessi appaiono più significativi se adottati anche agli altri interventi confinanti previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche; in relazione alla presenza della persistenza della struttura centuriata, le nuove realizzazioni dovranno risultare coerenti con le persistenze storiche (art. 8.2 PTCP).

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_XV**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Area già interessata da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto di nuovo insediamento residenziale. È situata a sud-ovest di Crevalcore, in continuità con un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Panerazzi che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area ad alto potenziale archeologico (CR.10) sulla base di fonti documentarie e con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Sud dalla strada storica Via Panerazzi.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato in piccola parte dalla fascia di rispetto di un tronco di elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Crevalcore sulla linea Bo - Vr. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito è caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, risulta contraddistinto da terreni con valori di resistenza meccanica generalmente discreti, che diventano mediocri nella parte meridionale; s'individua inoltre un'area in cui si riscontra la presenza di terreni con caratteristiche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il tracciato del Canal Torbido scorre poco ad est del perimetro orientale dell'ambito, rimanendone tuttavia all'esterno; interessa invece parzialmente l'estremità sud-orientale dell'ambito in esame la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al corso d'acqua medesimo. Gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito comunque si trova lontano da sorgenti significative.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico; si segnala che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione dell'ambito, e della contiguità ad aree densamente insediate, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante del rapporto città-campagna, e di miglioramento del microclima urbano. Tali riflessi appaiono più significativi se adottati anche negli altri interventi confinanti previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche; in relazione alla presenza della persistenza della struttura centuriata, le nuove realizzazioni dovranno risultare coerenti con le persistenze storiche (art. 8.2 PTCP).

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_XVI**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Area già interessata da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto di nuovo insediamento residenziale. È situata a sud-ovest di Crevalcore, in continuità con un ambito consolidato e uno in corso di attuazione con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Panerazzi che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Vicinanza con area ad alto potenziale archeologico (CR.10) sulla base di fonti documentarie e interferenza con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Sud dalla strada storica Via Panerazzi.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato in piccola parte dalla fascia di rispetto di un tronco di elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna. Tale fascia di rispetto è da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Crevalcore sulla linea Bo - Vr. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito è caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, risulta contraddistinto da terreni con valori di resistenza meccanica generalmente mediocri.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito comunque si trova lontano da sorgenti significative.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico; si segnala che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione dell'ambito, e della contiguità ad aree densamente insediate, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante del rapporto città-campagna, e di miglioramento del microclima urbano. Tali riflessi appaiono più significativi se adottati anche negli altri interventi confinanti previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche; in relazione alla presenza della persistenza della struttura centuriata, le nuove realizzazioni dovranno risultare coerenti con le persistenze storiche (art. 8.2 PTCP).

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARS.CR_XVII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. Si colloca a ovest di Crevalcore fra Via Mezzo Ponente e Via Casino di Francia, in continuità con un ambito urbano con funzione prevalentemente residenziale in parte consolidato e in parte in corso di attuazione.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Mezzo Ponente che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e su cui corre il servizio di trasporto pubblico L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da tre cavedagne e ad Est è delimitato dal canale Scolo Limite Nuovo. E' necessario allineare l'intervento alla trama che canali e cavedagne determinano nel paesaggio.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato a Nord da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna e a Sud-Ovest da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Crevalcore sulla linea Bo - Vr. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito è caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, l'elaborazione cartografica interessa la sola parte orientale dell'ambito; l'estremità settentrionale presenta valori di resistenza meccanica mediocri, mentre dalla parte più centrale fino all'estremità meridionale, si rinvengono terreni con caratteristiche meccaniche da discrete a molto buone, seppur caratterizzati dal peggioramento dei relativi valori con la profondità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'estremità orientale dell'ambito è segnata dal tracciato dello scolo Limite Nuovo, corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minuto; su tale corso d'acqua è stata segnalata, da parte del Consorzio di Bonifica, l'esistenza di una situazione di criticità legata all'immissione di pubbliche fognature relative alla zona OVEST del Capoluogo, con conseguente pericolo di esondazioni dello scolo.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova a 30 m dalla strada che attraversa il centro abitato, ma in un tratto nel quale è già realizzata la variante. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, oltre il 79% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni comunque solo il 6% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, e maggiori azioni volte a limitare il traffico di attraversamento potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova a 30 m dalla strada che attraversa il centro abitato, ma in un tratto nel quale è già realizzata la variante e ad adeguata distanza da essa. La strada esistente è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non molto alte (al giorno 10 kg/km di NOx e 1 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalla strada e maggiori azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi di problematicità riguardo lo specifico aspetto se non riferibile alla sottrazione di superfici permeabili.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico; si segnala che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alle cavedagne, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da collegare l'ambito al la rete del trasporto pubblico e conformata per proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovrà essere eseguita una campagna geognostica che permetta di dimensionare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo Limite Nuovo, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti; la criticità idraulica segnalata per il recettore, ad oggi solo parzialmente risolta, impone inoltre, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada. Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile e azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione delle dimensioni e della posizione dell'ambito, sotto il profilo naturalistico - ambientale l'intervento può rappresentare un'opportunità di valorizzazione interessante sotto il profilo microclimatico e del rapporto città-campagna. Tali riflessi appaiono ancora più significativi se adottati anche negli altri interventi previsti attorno all'attuale centro di Crevalcore. Dal punto di vista paesaggistico la posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche; in relazione alla presenza della persistenza della struttura centuriata, le nuove realizzazioni dovranno risultare coerenti con le persistenze storiche (art. 8.2 PTCP). La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**ARR.CR_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito di riqualificazione in cui ora sono presenti attività produttive incongrue con il tessuto residenziale consolidato che le circonda e per la quale il PSC prevede la possibilità di delocalizzare le attività produttive e realizzare in quest'ambito residenze e/o servizi.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Del Papa che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione del SFM; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Si trova in prossimità dell'area centuriata (CR.11) e interferisce con un'area di potenziale archeologico (CR.10).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Est dalla strada storica Via Papa.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso al sistema urbano principale esistente che dovrà attestarsi alla stazione del SFM.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Crevalcore sulla linea Bo - Vr. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso la rete ciclabile e il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito è caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, è contraddistinto da terreni con valori di resistenza meccanica generalmente discreti; si segnala tuttavia un complessivo peggioramento delle caratteristiche geotecniche con la profondità, con terreni aventi caratteristiche geotecniche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra per una parte nella fascia in III classe per la strada che attraversa il centro abitato, la rimanente parte è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito rientra anche completamente nelle fascia B del DPR 459/98 della ferrovia. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, circa il 60% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50 dB notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato, oltre la quale si trovano attività produttive. La strada esistente è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere basse (al giorno 4,6 kg/km di NOx e 0,3 kg/km di PM10).
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili la massima distanza dalla strada. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Trattandosi di un ambito già urbanizzato da riqualificare non si rilevano interferenze con le componenti; si consiglia comunque compatibilmente con le dimensioni del comparto, l'introduzione di elementi vegetazionali con funzione di compensazione ecologica e paesaggistica.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI TERZIARIO-COMMERCIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**CREVALCORE - CREVALCORE**
CODICE AMBITO	**APC.CR_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Attività terziario - commerciali
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CREVALCORE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione per attività produttive nel PRG previgente. E' situato fra Via Crevalcore e la ferrovia Bologna-Verona.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importante generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Persicetana che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e su cui corre il servizio di trasporto pubblico. In sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Vicinanza con area di concentrazione di materiale archeologico di età romana (CR.1) e interferenza con area centuriata (CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da una cavedagna. A Est è delimitato dalla strada storica Via Borgofollo, e a Sud Ovest dalla strada storica Via Persicetana, che rientra in ambito storico con fascia di rispetto 15m. E' necessario allineare l'intervento alla trama che la cavedagne determina nel paesaggio.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Crocetta non risulta inserita in un sistema strutturato di connessioni ciclabili con Crevalcore e con il SFM. Si evidenzia la necessità di prevedere un collegamento ciclabile con il capoluogo.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere idonee a proteggere il pedone anche dal traffico pesante.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di Crevalcore sulla linea Bologna - Vr. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito è caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico, risulta contraddistinto dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica generalmente mediocri, nella parte settentrionale e discreti in quella meridionale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	La parte meridionale dell'ambito, ricade entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in IV classe di progetto e confina con aree in IV classe esistenti e III classe.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'area ricade a distanza sufficiente dalle aree sensibili e lungo una strada provinciale. L'ambito è un importante generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM, e necessita di ottimizzazione delle fermate per il TPL gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Nello specifico è localizzato lungo la Persicetana e la tangenziale di Crevalcore.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM, e necessita di ottimizzazione delle fermate per il TPL gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'area è in una zona fortemente compressa ritagliata tra sistemi infrastrutturali lineari e areali importanti. In questo senso l'area presenta fattori limitanti dal punto di vista naturalistico-ambientale e una complessiva idoneità agli usi previsti. Si segnala la contiguità con elementi lineari della rete ecologica di progetto, collegati alle infrastrutture presenti (tangenziale e linea ferroviaria).
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Seppure in generale non sussistano fattori di incompatibilità, dal punto di vista percettivo l'area è interessata da vari canali di fruizione anche significativi. Inoltre si segnala che l'area incide sulla Zona di tutela degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'area presenta, sotto il profilo agricolo, degli elementi di frammentazione e marginalizzazione dovuta al sistema infrastrutturale che la rendono complessivamente compatibile per gli usi previsti.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. Gli accessi e le aree di sosta dovranno essere compatibili con i mezzi pesanti attratti dalle attività insediabili. Dovrà essere verificata la possibilità di integrare il sistema di trasporto pubblico locale con linee che servano l'ambito e il territorio circostante e connetterlo alla stazione del SFM.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione da realizzarsi nella parte meridionale, soggetta a potenziale inondazione, non potranno prevedere locali interrati o seminterrati ed il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Gli edifici a destinazione terziaria e commerciale, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, non sarà possibile introdurre nuovi insediamenti produttivi, salvo prevedere l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica, contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per le attività terziarie e commerciali e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della contiguità con elementi lineari della rete ecologica di progetto, collegati alle infrastrutture presenti (tangenziale e linea ferroviaria) è auspicabile, in fase progettuale, introdurre delle quinte/varchi, costituite da sistemi vegetali, con funzione di filtro, finalizzate al mantenimento della connettività ecologica. Dal punto di vista paesaggistico percettivo appare opportuna l'introduzione di "quinte vegetali" che rendano accettabile l'inserimento paesaggistico dell'intervento, in relazione ai vari canali di fruizione visiva anche significativi presenti, e alla presenza della persistenza della struttura centuriata.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - PADULLE**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	PADULLE - Ambito, di nuova previsione, collocato a nord-ovest di Padulle in continuità con il tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via della Pace che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato per un breve tratto del lato Est dalla strada storica Via della Pace.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato in piccola parte nel lato orientale da un elettrodotto TERNA 220Kv a terna singola che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito si colloca su di una conide di rotta del Fiume Reno. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25 -30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da mediocri a scadenti, contraddistinti inoltre dal peggioramento con la profondità, con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito ricade entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 50 dBA notturni e l'97% i 45 dBA. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Si evidenziano aree produttive a circa 50 m dall'ambito.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si rilevano criticità poiché l'areale si configura come un completamento della maglia insediativa.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema pedonale e ciclabile che lo collegherà al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema pedonale di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati ed il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Gli edifici non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Date le dimensioni significative e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - PADULLE**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	PADULLE - Ambito, di nuova previsione, situato a sud-est di Padulle posto in continuità con un tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importante generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Bastia e dalla via Forlai. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e al sistema di trasporto pubblico presente nell'intorno; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni con la viabilità primaria, nonchè i collegamenti ciclo-pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato dal canale Scolo Dosoletto di Longara, rispetto al quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato nella parte occidentale da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito si colloca su di una conide di rotta del Fiume Reno. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 20 -30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico le elaborazioni interessano solamente la metà settentrionale dell'ambito, nella quale si rinvengono terreni con valori di resistenza meccanica mediocri.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è costeggiato, lungo il perimetro meridionale, dal tracciato dello Scolo Dosoletto di Longara ed è attraversato con direzione S-N dal Diversivo Caprara; entrambi i corsi d'acqua appartengono al reticolo idrografico minore. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra in parte nella fascia di IV classe della Padullese, la rimanente parte è classificata in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Ai sensi dell'art. 13.5 del PTCP non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. L'ambito si trova a 40 m dalla strada che attraversa il centro abitato ma rientra anche parzialmente nelle fasce (DPR142/04) della Padullese. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza solo il 7,5% supera i 50 dBA notturni, escludendo la fascia in IV classe. Allo stesso modo, il 92,5% dell'ambito ricade tra i 45 e i 50 dbA. Quindi con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito confina con la via Padullese per cui una parte si trova all'interno della fascia del PGQA individuata dall'art. 6.4 . Dovrà quindi essere garantita una idonea distanza dalla strada, almeno 50 m.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici. Si segnala la presenza di linee d'acqua (scolo Desoletto a sud e scolo Diversivo Caprara), con funzione di corridoio ecologico principale all'interno del progetto di rete ecologica e la presenza della SP 18 Padullese lungo il lato est del comparto.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità, si segnala la presenza dei corsi d'acqua e la presenza della SP 18 Padullese lungo il lato est del comparto.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato e intercluso rispetto alla strada (SP 18) riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. In sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni con la viabilità primaria, nonchè i collegamenti ciclo-pedonali e degli accessi carrabili. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema pedonale e ciclabile che lo collegherà al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema pedonale di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal Diversivo Caprara ed, in destra ed in sinistra idrografica, dallo scolo Dosoletto di Longara, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili almeno 50 m dal confine stradale dalla variante alla via Padullese . Prevedere direttamente affacciati verso l'infrastruttura gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Le dimensioni e il contesto di frangia urbana, oltre alla prossimità a linee d'acqua (scolo Dosoletto e scolo Diversivo Caprara), nel quale si colloca l'areale rendono auspicabili misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano e alla valorizzazione naturalistica - ambientale degli Scoli. La posizione di "corona" dell'areale rispetto alla restante porzione edificate rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, che inoltre mitighino percettivamente la presenza dell'asse infrastrutturale (SP 18 Padullese) sul lato est del comparto. Le dimensioni potenzialmente significative dell'areale rendono anche auspicabili un disegno dell'intervento che riesca a valorizzare il rapporto città-campagna e la previsione di aree verdi con dotazione vegetazionale arboreo arbustiva che per la valorizzazione ecologica e vegetazionale dello scolo Dosoletto e dello scolo Diversivo Caprara.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - PADULLE**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_III**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	PADULLE - Ambito, di nuova previsione, situato ad ovest di Padulle posto in continuità con un tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Casetti che risulta idonee a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato nella zona Nord dal canale Scolo Caprara Vecchia e delimitato lungo il lato Est dalla strada storica Via Casetti.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da Nord-Est a Sud-Ovest da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito si colloca su di una conide di rotta del Fiume Reno. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25 -30 mm/anno; l'area non risulta investigata dal punto di vista geotecnico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è attraversato nella zona settentrionale, dal tracciato dello scolo Caprara Vecchia, classificato come corso d'acqua minore; l'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45 dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si rilevano criticità poiché l'areale si configura come un completamento della maglia insediativa. Si segnala la presenza dello Scolo Caprara Vecchia e del macero nella parte nord del comparto.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale. Si segnala la presenza del canale Scolo Caprara Vecchia e del macero nella parte nord del comparto.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema pedonale e ciclabile che lo collegherà al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovrà essere eseguita una campagna geognostica che permetta di dimensionare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m, in destra ed in sinistra idrografica, dallo scolo Caprara Vecchia, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Date le dimensioni significative e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. Inoltre la presenza del canale Scolo Caprara Vecchia e del macero nella parte nord del comparto, che devono essere preservati, richiedono la previsione di un'area verde con vegetazione arborea e arbustiva, di filtro rispetto alle nuove edificazioni.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - PADULLE**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_IVa ARS.SB_IVb**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	PADULLE - Ambito, di nuova previsione, situato ad ovest di Padulle, fra Via Casetti ed il tessuto consolidato con funzione prevalentemente residenziale. I due sub-ambiti dovranno essere attivati contemporaneamente prevedendo l'edificato nel sub-ambito ARS.SG_XIa e destinando il sub-ambito ARS. SG_XIb a dotazioni territoriali.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Casetti che risulta idonee a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Ovest dalla strada storica Via Casetti.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito si colloca su di una conide di rotta del Fiume Reno. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25 -30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	All'estremità meridionale dell'ambito s'individua il tracciato dello scolo Caprara Vecchia, classificato come corso d'acqua minore; l'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45 dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si rilevano criticità poiché l'areale si configura come un completamento della maglia insediativa.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema pedonale e ciclabile che lo collegherà al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 dallo scolo Caprara Vecchia, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Inoltre dovrà essere valutata la possibilità di realizzare lungo il perimetro delle proprietà un sistema di contenimento dei battenti d'acqua che si determinano, stimati con studi di approfondimento locale, e compatibili con la tipologia di recinzione e con il paesaggio circostante. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Date le dimensioni significative e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - SALA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_V**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SALA BOLOGNESE - Ambito, di nuova previsione, situato ad est di Sala Bolognese posto in continuità con un tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Antonio Gramsci che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e sulla quale corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato per un breve tratto del lato Sud da una ex-cavedagna, oggi strada carrabile, e per un tratto da una cavedagna, rispetto alla quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Si segnala una possibile interferenza data dalla vicinanza all'ambito storico della Certosa di Sala Bolognese.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito si colloca su di una conide di rotta del Fiume Reno. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25 -30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da discreti a buoni, l'estremità orientale dell'ambito non risulta interessata da elaborazioni di tipo geotecnico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è costeggiato, lungo il lato orientale, dal tracciato dello Scolo Trentatre, corso d'acqua del reticolo idrografico minore; l'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili. L'estremità settentrionale dell'ambito ricade entro la perimetrazione delle aree morfologicamente depresse a deflusso idrico difficoltoso.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45 dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità .
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico. In fase di progettazione si dovrà tenere presente della vicinanza dell'ambito storico della Certosa di Sala Bolognese, in modo da non creare strutture impattanti e dissonanti a livello paesaggistico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema pedonale e ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla rete del trasporto pubblico locale; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovrà essere eseguita una campagna geognostica che permetta di dimensionare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo Trentatre, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, non potranno essere previsti nuovi insediamenti entro la porzione d'ambito ricadente nell'area morfologicamente depressa a deflusso idrico difficoltoso; trattandosi di un ambito ricadente in aree potenzialmente inondabili, gli interventi di nuova costruzione, non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Date le dimensioni significative e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante,anche in rapporto alla prossimità all'area dei canali (ad est rispetto al comparto) di grande importanza nel progetto di rete ecologica locale. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - SALA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_VI**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SALA BOLOGNESE - Ambito, di nuova previsione, situato ad est di Sala Bolognese posto in continuità con un tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Antonio Gramsci che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e sulla quale corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Est dal canale Scolo Trentatre e a sud dalla strada storica di Sant'Antonio di accesso alla ex Certosa, rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Si segnala una possibile interferenza data dalla vicinanza all'ambito storico della Certosa di Sala Bolognese.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno; l'area non risulta investigata dal punto di vista geotecnico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è costeggiato, lungo il lato orientale, dal tracciato dello Scolo Trentatre, corso d'acqua del reticolo idrografico minore; l'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45 dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici. Si segnala che l'ambito è delimitato sul lato Est dal canale Scolo Trentatre.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità. Si segnala che l'ambito è delimitato sul lato Est dal canale Scolo Trentatre.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. In fase di progettazione si dovrà tenere presente della vicinanza dell'ambito storico della Certosa di Sala Bolognese, in modo da non creare strutture impattanti e dissonanti a livello paesaggistico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema pedonale e ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla rete del trasporto pubblico locale; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovrà essere eseguita una campagna geognostica che permetta di dimensionare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo Trentatre, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Date le dimensioni significative e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante,anche in rapporto alla prossimità all'area dei canali (ad est rispetto al comparto) di grande importanza nel progetto di rete ecologica locale. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, anche in relazione alla presenza del canale sul lato est del comparto, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - SALA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_VII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SALA BOLOGNESE - Ambito, di nuova previsione, ad ovest di Sala Bolognese posto in continuità con un tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Antonio Gramsci che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e sulla quale corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato per un breve tratto del lato Nord Ovest dal canale Scolo Fossadone, rispetto al quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno; l'area non risulta investigata dal punto di vista geotecnico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è costeggiato, lungo il lato nord-occidentale, dal tracciato dello Scolo Fossadone, corso d'acqua del reticolo idrografico minore; l'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45 dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità .
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema pedonale e ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla rete del trasporto pubblico locale; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovrà essere eseguita una campagna geognostica che permetta di dimensionare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo Fossadone, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Date le dimensioni significative e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - SALA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_VIII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SALA BOLOGNESE - Ambito, di nuova previsione, ad ovest di Sala Bolognese posto in continuità con un tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Antonio Gramsci che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e sulla quale corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno, fino anche a valori di 35 mm/anno, nella parte settentrionale; l'area non risulta investigata dal punto di vista geotecnico, tranne che nella sola porzione nord-orientale dell'ambito, dove si segnala la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica discreti e buoni.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è costeggiato parzialmente, lungo il lato meridionale, dal tracciato dello Scolo Fossadone, corso d'acqua del reticolo idrografico minore; l'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45 dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità .
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	\
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema pedonale e ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla rete del trasporto pubblico locale; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovrà essere eseguita una campagna geognostica che permetta di dimensionare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo Fossadone, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Date le dimensioni significative e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - OSTERIA NUOVA**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_IX**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	OSTERIA NUOVA - Ambito, di nuova previsione, situato ad est di Osteria Nuova fra il tessuto urbano consolidato con funzione residenziale ed il torrente Samoggia.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Antonio Gramsci che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e sulla quale corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica complessivamente discreti.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito interessa, con una porzione esigua all'estremità sud-occidentale, la fascia di pertinenza fluviale e la perimetrazione dell'Area ad alta probabilità di inondazione" introdotta in quest'area dal PSAI Samoggia – Aggiornamento 2007 (approvato con Del. di G.R. n. 1925 del 14.11.2008) relative al Torrente Lavino. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45 dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Seppure non si evidenziano particolari elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale; si segnala la prossimità dell'areale ad una fascia di potenziale valenza naturalistico - ambientale (pertinenza fluviale del Lavino art. 4.4 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	I riflessi negativi di questa trasformazione sono riferibili al consumo di suolo agricolo. Lo sviluppo in adiacenza ad una ambito insediato ne riduce però tali effetti in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	\
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella piccola porzione d'ambito compresa entro la fascia di pertinenza fluviale del torrente Lavino non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	La prossimità dell'areale ad una fascia di potenziale valenza naturalistico - ambientale impone una particolare attenzione al fine di mantenere delle aree cuscinetto tra i due usi insediativo e ambientale: si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di raccordo tra ambiti di differente valenza (naturalistico - insediativa) ne impone una progettazione finalizzata alla valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna, mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, che medi il rapporto città-campagna e realizzi la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - OSTERIA NUOVA**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_X**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	OSTERIA NUOVA - Ambito, di nuova previsione, situato ad est di Osteria Nuova fra il tessuto urbano consolidato con funzione residenziale ed il torrente Samoggia.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Antonio Gramsci che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e sulla quale corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica buoni.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45 dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano particolari elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale poiché l'areale si configura come un completamento della maglia insediativa.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità poiché l'areale si configura come un completamento della maglia insediativa.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	\
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	La prossimità dell'areale ad una fascia di potenziale valenza naturalistico - ambientale impone una particolare attenzione: si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, si richiede una progettazione finalizzata alla valorizzazione dei rapporti percettivi, mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, che realizzi la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - OSTERIA NUOVA**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_XI**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	OSTERIA NUOVA - Ambito di nuova previsione situato a nord di Osteria Nuova, posto in continuità con un tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Antonio Gramsci che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e sulla quale corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato trasversalmente da una cavedagna, rispetto alla quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito si colloca entro un'area di conoide di rotta fluviale del Torrente Lavino. L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da buoni a molto buoni, nella parte settentrionale, nella quale tuttavia si riscontra un generale peggioramento delle caratteristiche geotecniche con la profondità, con la presenza di terreni aventi valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. A confine si trovano attività produttive esistenti. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle attività produttive e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova a confine con attività produttive. Dovrà esser quindi garantita una certa distanza dalle attività produttive.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si rilevano criticità poiché l'areale si configura come un completamento della maglia insediativa.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalle attività produttive. Prevedere direttamente affacciati verso le attività produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Date le dimensioni significative e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - OSTERIA NUOVA**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_XII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	OSTERIA NUOVA - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per tre comparti: uno di nuovo insediamento residenziale e gli altri due attualmente destinati a servizi. L'ambito è intercluso fra la ferrovia Bologna-Verona, il tessuto consolidato residenziale e quello produttivo.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Antonio Gramsci che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e sulla quale corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato per un tratto del lato Ovest dalla strada storica Via Gramsci.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da un elettrodotto RFI 132 Kv a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	L'ambito sarà collegato direttamente alla Stazione di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona attraverso una connessione pedociclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito si colloca entro un'area di conoide di rotta fluviale del Torrente Lavino. L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra nella fascia di IV classe della ferrovia, la rimanente parte è classificato in II classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. Ai sensi dell'art. 13.5 del PTCP non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. L'ambito rientra anche completamente nelle fascia A del DPR 459/98 della ferrovia. L'ambito confina inoltre con attività produttive. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza tutto l'ambito (non in IV classe) ha valori inferiori ai 45 dBA in periodo notturno per il contributo stradale. Quindi garantendo una idonea distanza dalla ferrovia almeno 50 m e dalle attività produttive, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova a confine con attività produttive. Dovrà esser quindi garantita una certa distanza dalle attività produttive.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si rilevano criticità poiché l'areale si configura come un completamento della maglia insediativa. Si segnala la prossimità ad un'infrastruttura lineare (ferrovia) identificata come corridoio ecologico principale nel progetto di rete ecologica e la prossimità all'area produttiva.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa; si segnala la presenza della linea ferroviaria e dell'area produttiva.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili la massima distanza dalla ferrovia e dalle attività produttive. Nello specifico non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. Prevedere direttamente affacciati verso la ferrovia e le attività produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione dell'areale, al confine con la linea ferroviaria a sud e in adiacenza all'area produttiva ad est, l'attuazione dell'intervento, preliminarmente al suo inserimento nel POC, dovrà essere attentamente valutata tramite appositi studi ambientali, che individuino le porzioni idonee in relazione ai condizionamenti esistenti; in particolare, per le specifiche componenti, la presenza di un elemento di potenziale valenza naturalistico - ambientale (corridoio ecologico principale lungo la ferrovia) richiede di introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante, e preservare la funzionalità dell'elemento esistente. Dal punto di vista paesaggistico, si richiede una progettazione finalizzata alla valorizzazione dei rapporti percettivi, mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, che medi il rapporto percettivo con l'infrastruttura e l'adiacente area produttiva.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - OSTERIA NUOVA**
CODICE AMBITO	**ARS.SB_XIII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	OSTERIA NUOVA - Ambito, di nuova previsione, situato ad est di Osteria Nuova fra il tessuto urbano consolidato con funzione residenziale ed il torrente Samoggia.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Antonio Gramsci che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e sulla quale corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato per un breve tratto del lato Sud da una ex-cavedagna, oggi strada carrabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da discreti, nella parte settentrionale a mediocri, in quella centro-meridionale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito ricade, con una porzione esigua all'estremità sud-occidentale e con lo spigolo nord-occidentale entro la fascia di pertinenza fluviale e nella perimetrazione dell"'Area ad alta probabilità di inondazione" introdotta in quest'area dal PSAI Samoggia – Aggiornamento 2007 (approvato con Del. di G.R. n. 1925 del 14.11.2008) relative al Torrente Lavino. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Un parte rientra nella fascia B della ferrovia (DPR 459/98). Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45 dBA notturni. Quindi garantendo una adeguata distanza dalla ferrovia e una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Seppure non si evidenziano particolari elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale; si segnala la prossimità dell'areale ad una fascia di potenziale valenza naturalistico - ambientale (pertinenza fluviale del Lavino art. 4.4 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	I riflessi negativi di questa trasformazione sono riferibili al consumo di suolo agricolo. Lo sviluppo in adiacenza ad una ambito insediato ne riduce però tali effetti in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	*Con Delibera del Comitato Istituzionale n. 1/1 del 26.07.07 è stato adottato il "Progetto di revisione generale del piano stralcio per il bacino del torrente Samoggia per l'aggiornamento e l'adeguamento al PSAI"; tale progetto apporta modifiche alla perimetrazione di "Alveo attivo – art. 15", "Aree ad alta probabilità di inondazione – art. 16", "Aree per la realizzazione d'interventi strutturali – art. 17" "Fasce di pertinenza fluviale – art. 18".. Il progetto non presenta norme di salvaguardia, pertanto sino alla sua approvazione non potrà essere recepito come strumento normativo dal DP, che riporta quindi la perimetrazione vigente. Le scelte insediative del DP, sono tuttavia state confrontate con le nuove perimetrazioni e ne è stata valutata la loro sostenibilità ambientale rispetto al nuovo quadro normativo.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nelle porzioni d'ambito comprese entro la fascia di pertinenza fluviale del torrente Lavino, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento, gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla ferrovia Prevedere direttamente affacciati verso la ferrovia gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	La prossimità dell'areale ad una fascia di potenziale valenza naturalistico - ambientale impone una particolare attenzione al fine di mantenere delle aree cuscinetto tra i due usi insediativo e ambientale: si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di raccordo tra ambiti di differente valenza (naturalistico - insediativa) ne impone una progettazione finalizzata alla valorizzazione dei rapporti percettivi dalla campagna, mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, che medi il rapporto città-campagna e realizzi la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - OSTERIA NUOVA**
CODICE AMBITO	**ARR.SB_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	OSTERIA NUOVA - L'area è compresa in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale e comprende attività produttive di cui il PSC prevede la possibile delocalizzazione e la conseguente riqualificazione urbana per usi residenziali e/o di servizio.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Antonio Gramsci che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area e sulla quale corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Ovest dal canale Scolo Sacerno e dalla strada storica Via Gramsci.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato sul lato settentrionale dalla fascia di rispetto di un elettrodotto ENEL MT a singola terna. Tale fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico si hanno terreni con valori di resistenza meccanica molto buoni, anche se contraddistinti da un generale peggioramento con la profondità, con terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il limite nord-occidentale e settentrionale dell'ambito coincide con il tracciato dello scolo Sacerno, classificato come corso d'acqua del reticolo idrografico minore. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45 dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegato alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegato alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si rilevano criticità poiché l'areale si configura come un completamento della maglia insediativa: si segnala la prossimità a un corso d'acqua lungo il quale è previsto un corridoio nel progetto di rete ecologica.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	Nel caso gli impatti siano rilevanti le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente solo attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo Sacerno, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	La prossimità dell'areale ad una fascia di potenziale valenza naturalistico - ambientale impone una particolare attenzione: si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, si richiede una progettazione finalizzata alla valorizzazione dei rapporti percettivi, mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, che consenta la valorizzazione naturalistica del fronte verso il corso d'acqua.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI PRODUTTIVI	
COMUNE - LOCALITA'	**SALA BOLOGNESE - OSTERIA NUOVA**
CODICE AMBITO	**APR.SB_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Attività produttive
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	OSTERIA NUOVA - Ambito di possibile trasformazione urbana per usi produttivi previsto dall'Accordo Territoriale sugli ambiti produttivi intercomunali dell'Associazione Terred'acqua.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un consistente generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Turati che risulta idonea a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Vicinanza con due aree di concentrazione di materiali di età romana, medievale e post-medievale (CA.15, CA.22).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da una ex-cavedagna e lungo il lato Est è delimitato dal canale Scolo Cavarotto, rispetto al quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato da un elettrodotto ENEL 132 Kv a singola terna e in piccola parte da un elettrodotto ENEL MT a singola terna che generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema di previsione che dovrà attestarsi alla stazione SFM di Tavernelle.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere idonee a proteggere il pedone anche dal traffico pesante.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di Tavernelle sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito ricade in un'area di dosso fluviale relativa al Torrente Lavino ed in particolare ne intercetta tutta la parte frontale, relativa al ramo orientale. L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine dei 25-30 mm/anno. L'area risulta solo parzialmente interessata da elaborazioni di tipo geotecnico, che interessano la sola parte nord-occidentale dell'ambito, nella quale si riscontra la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica buoni.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il limite occidentale dell'ambito è delimitato dal tracciato del Canale Collettore Acque Basse, mentre il lato orientale è parzialmente delimitato dal tracciato dello scolo Cannocchietta Superiore; entrambi i corsi d'acqua appartengono al reticolo idrografico minore. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in V classe di progetto e confina con aree in V classe esistenti e di progetto, III classe e IV classe di progetto del passante autostradale.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un importante generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Nello specifico però l'ambito confina con il passante autostradale in previsione.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un importante generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Seppure non sussistano particolari elementi di incompatibilità sotto il profilo ambientale - naturalistico si segnalano la significativa sottrazione di suoli permeabili e la potenziale pressione antropica sul territorio derivante dalla realizzazione di attività produttive. Si sottolinea l'adiacenza dell'ambito al corridoio del Passante nord, e la presenza sul bordo est del comparto della prevista fascia di ambientazione della infrastruttura, in relazione alla quale è previsto un corridoio della rete ecologica di progetto.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non sussistano particolari elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico; si segnala, data la dimensione dell'ambito, il potenziale impatto percettivo sul paesaggio derivante dalla realizzazione di attività produttive.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile alla stazione di Tavernelle; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Gli accessi e le aree di sosta dovranno essere compatibili con i mezzi pesanti attratti dalle attività insediabili.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Trattandosi di un ambito produttivo che insiste completamente in area di dosso fluviale, non potranno esservi insediati centri di pericolo e non potrà essere consentito lo svolgimento di attività a rischio di cui all'art. 45 comma 2, lettera A2 delle NTA del PTA della RER, in quanto suscettibili di pregiudicare la qualità e la protezione della risorsa idrica; non potrà inoltre essere prevista la localizzazione di impianti di smaltimento o di stoccaggio dei rifiuti solidi urbani, speciali ed assimilati. Nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovrà essere eseguita una campagna geognostica che permetta di dimensionare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato del Canale Collettore Acque Basse Bagnetto, e dal tracciato dello scolo Cannocchietta Superiore, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati ed il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, non sarà possibile introdurre nuovi insediamenti produttivi, salvo prevedere l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica, contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per le attività produttive terziarie e commerciali e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Seppure non sussistano particolari elementi di incompatibilità sotto il profilo ambientale e naturalistico, date le dimensioni dell'ambito appare fondamentale adottare soluzioni che riducano gli effetti in termini anche microclimatici e ambientali; si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica e di ridurre gli impatti percettivi dei nuovi fronti costruiti rispetto ai punti di fruizione significativi e alla campagna circostante. La previsione del corridoio infrastrutturale e della relativa fascia di ambientazione, con la presenza del corridoio ecologico, suggerisce una progettazione del verde tesa a mitigare i prevedibili impatti della nuova viabilità, in termini ecosistemici e paesaggistici. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN MATTEO DELLA DECIMA**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN MATTEO DELLA DECIMA - Ambito di nuova previsione collocato a nord di San Matteo della Decima, a completamento di un tessuto consolidato con funzione prevalentemente residenziale, con funzione di ricucitura urbana.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importante generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dal sistema compreso tra via San Cristoforo e via Argilino che risultano idonee a sostenere l'accessibilità all'area; sulla prima corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato tre lati (Nord, Sud e Ovest) da ex-cavedagne, oggi strade carrabili.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma in maniera marginale e potrebbe essere modificato per servire meglio il territorio in cui è inserito l'ambito.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso al sistema urbano principale esistente e di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di Crevalcore o S. Giovanni in Persiceto. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del cento abitato.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del cento abitato.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto o Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri. L'ambito è inoltre caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il Consorzio di Bonifica segnala per tutta la zona ad OVEST della Frazione di Decima una situazione di criticità generalizzata dei corsi d'acqua superficiali deputati a garantire il deflusso delle acque meteoriche verso lo Stabilimento Idrovoro di Bondeno, imputabile ad un probabile fenomeno di subsidenza, che produce una riduzione della pendenza motrice naturale dei corsi d'acqua stessi. Lo studio del fenomeno, auspicato del Consorzio per confermare le effettive cause del problema e gli interventi necessari alla sua risoluzione, non è tuttavia ancora stato avviato per difficoltà nel reperimento di fondi.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni. Quindi con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, compresa quindi all'interno di un sistema urbano e infrastrutturale esistente e di previsione.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	\
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito, considerando anche il carico degli ambiti ARS.SG_II e ARS.SG_III, si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente all'esterno attraverso attraverso connessioni pedonali ma anche attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente; la progettazione del sistema fognario e di scolo, dovrà in tutti i casi tener conto delle criticità segnalate sulla frazione di Decima.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Fino all'entrata in esercizio della variante, garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada e prevedere direttamente affacciati verso la strada gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "frangia" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. Il particolare contesto in cui si inserisce l'ambito (Partecipanza agraria art. 8.4 PTCP) richiede che gli interventi di nuova edificazione siano coerenti con l'organizzazione territoriale, e costituiscano unità accorpate urbanisticamente e paesaggisticamente con l'edificazione preesistente, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN MATTEO DELLA DECIMA**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN MATTEO DELLA DECIMA - Ambito di nuova previsione collocato a nord di San Matteo della Decima, a completamento di un tessuto consolidato con funzione prevalentemente residenziale, con funzione di ricucitura urbana.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importante generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dal sistema compreso tra via San Cristoforo e via Argilino che risultano idonee a sostenere l'accessibilità all'area; sulla prima corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo due lati (Nord e Ovest) da ex cavedagne oggi strade carrabili e a Sud dalla strada storica Via Ferranti.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso al sistema urbano principale esistente e di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del cento abitato.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto o Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri; è inoltre caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il Consorzio di Bonifica segnala per tutta la zona ad OVEST della Frazione di Decima una situazione di criticità generalizzata dei corsi d'acqua superficiali deputati a garantire il deflusso delle acque meteoriche verso lo Stabilimento Idrovoro di Bondeno, imputabile ad un probabile fenomeno di subsidenza, che produce una riduzione della pendenza motrice naturale dei corsi d'acqua stessi. Lo studio del fenomeno, auspicato del Consorzio per confermare le effettive cause del problema e gli interventi necessari alla sua risoluzione, non è tuttavia ancora stato avviato per difficoltà nel reperimento di fondi.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, compresa quindi all'interno di un sistema urbano e infrastrutturale esistente e di previsione.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito, considerando anche il carico degli ambiti ARS.SG_I e ARS.SG_III, si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente all'esterno attraverso attraverso connessioni pedonali ma anche attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente; la progettazione del sistema fognario e di scolo, dovrà in tutti i casi tener conto delle criticità segnalate sulla frazione di Decima.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Fino all'entrata in esercizio della variante, garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada e prevedere direttamente affacciati verso la strada gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "frangia" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. Il particolare contesto in cui si inserisce l'ambito (Partecipanza agraria art. 8.4 PTCP) richiede che gli interventi di nuova edificazione siano coerenti con l'organizzazione territoriale, e costituiscano unità accorpate urbanisticamente e paesaggisticamente con l'edificazione preesistente, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN MATTEO DELLA DECIMA**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_III**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN MATTEO DELLA DECIMA - Ambito di nuova previsione a nord di San Matteo della Decima, a completamento di un tessuto consolidato con funzione prevalentemente residenziale, con funzione di ricucitura urbana.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importante generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dal sistema compreso tra via San Cristoforo e via Argilino che risultano idonee a sostenere l'accessibilità all'area; sulla prima corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo due lati (Sud e Ovest) da ex cavedagne oggi strade carrabili e a Nord dalla strada storica Via Ferranti.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da 4 elettrodotti ENEL MT aereo a singola terna che generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso al sistema urbano principale esistente e di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del cento abitato.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto o Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri, che diventano scadenti all'estremità orientale; l'ambito è inoltre caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il Consorzio di Bonifica segnala per tutta la zona ad OVEST della Frazione di Decima una situazione di criticità generalizzata dei corsi d'acqua superficiali deputati a garantire il deflusso delle acque meteoriche verso lo Stabilimento Idrovoro di Bondeno, imputabile ad un probabile fenomeno di subsidenza, che produce una riduzione della pendenza motrice naturale dei corsi d'acqua stessi. Lo studio del fenomeno, auspicato del Consorzio per confermare le effettive cause del problema e gli interventi necessari alla sua risoluzione, non è tuttavia ancora stato avviato per difficoltà nel reperimento di fondi.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, compresa quindi all'interno di un sistema urbano e infrastrutturale esistente e di previsione.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito, considerando anche il carico degli ambiti ARS.SG_I e ARS.SG_II, si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente all'esterno attraverso il sistema pedonale ma anche attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente; la progettazione del sistema fognario e di scolo, dovrà in tutti i casi tener conto delle criticità segnalate sulla frazione di Decima.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Fino all'entrata in esercizio della variante, garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada e prevedere direttamente affacciati verso la strada gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "frangia" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. Il particolare contesto in cui si inserisce l'ambito (Partecipanza agraria art. 8.4 PTCP) richiede che gli interventi di nuova edificazione siano coerenti con l'organizzazione territoriale, e costituiscano unità accorpate urbanisticamente e paesaggisticamente con l'edificazione preesistente, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN MATTEO DELLA DECIMA**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_IV**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN MATTEO DELLA DECIMA - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento attualmente destinati a servizi. L'ambito si colloca a nord di San Matteo della Decima fra Via Cento e Via San Cristoforo in continuità con un tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dal sistema compreso tra via Cento e via San Cristoforo che risultano idonee a sostenere l'accessibilità all'area; sulla prima corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo un breve tratto a Nord Ovest da una cavedagna; lungo il lato Nord Est dalla strada storica Via Fontana; lungo il lato Sud Est sia dalla strada storica Via Cento sia dal Canale di Cento.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso al sistema urbano principale esistente e di previsione che dovrà attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto o Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica scadenti; è inoltre caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il limite nord dell'ambito è delimitato dal tracciato del Fosso Canalazzo, corso d'acqua del reticolo idrografico minore di bonifica non facente parte del reticolo minore e minuto; all'estremità orientale, in posizione esterna al perimetro d'ambito, scorre invece il Canale di Cento, appartenente al reticolo idrografico secondario. L'ambito risulta compreso entro la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Canale stesso; gli interventi consentiti saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra per una parte nella fascia in III classe per la strada che attraversa il centro abitato (in un tratto nel quale il PSC prevede la realizzazione di una variante e ad adeguata distanza da essa), il resto dell'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, oltre il 50% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni comunque solo il 23% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato, ma in un tratto nel quale il PSC prevede la realizzazione di una variante e ad adeguata distanza da essa. La strada esistente è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non alte (al giorno 5,5 kg/km di NOx e 0,5 kg/km di PM10) . Dovranno quindi essere prevista una idonea distanza dalla strada e azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, compresa quindi all'interno di un sistema urbano e infrastrutturale esistente e di previsione. Si segnala la contiguità sul lato sud al Canale di Cento, in corrispondenza del quale è previsto un corridoio della rete ecologica di progetto, e la prossimità al nodo secondario della rete stessa.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema pedonale di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente all'esterno.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 20 m, in sinistra idrografica dal Canale di Cento e di 10 m, in destra idrografica, dal fosso Canalazzo, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada. Prevedere direttamente affacciati verso la strada gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	La prossimità dell'areale ad una fascia di potenziale valenza naturalistico - ambientale impone una particolare attenzione: si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, si richiede una progettazione finalizzata alla valorizzazione dei rapporti percettivi, mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, che consenta la valorizzazione naturalistica del fronte verso il corso d'acqua.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN MATTEO DELLA DECIMA**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_V**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN MATTEO DELLA DECIMA - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. L'ambito si colloca a nord di San Matteo della Decima su Via Cento, in continuità con un tessuto consolidato residenziale ed in prossimità la fascia di rispetto cimiteriale ed un ambito di potenziale sviluppo urbano per usi produttivi.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Cento idonea a sostenere l'accessibilità all'area; su questa corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da cavedagne e delimitato lungo il lato Nord Ovest sia dalla strada storica Via Cento sia dal Canale di Cento, rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione. E' necessario allineare l'intervento alla trama che le cavedagne determinano nel paesaggio.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso al sistema urbano principale esistente e di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno aver valenza residenziale con vocazione pedonale elevata. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto o Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri, tendenzialmente in peggioramento all'estremità occidentale; l'ambito è inoltre caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il limite orientale dell'ambito è definito dal tracciato del Canale di Cento, appartenente al reticolo idrografico secondario. L'ambito risulta parzialmente compreso (zona ovest) entro la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Canale stesso; gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. L'estremità meridionale dell'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra per una parte nella fascia in III classe per la strada che attraversa il centro abitato (in un tratto nel quale il PSC prevede la realizzazione di una variante e ad adeguata distanza da essa), il resto dell'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. l'ambito confina con un'area produttiva in previsione. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, l'89% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni comunque solo il 4% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti e dall'area produttiva in previsione, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato, ma in un tratto nel quale il PSC prevede la realizzazione di una variante e ad adeguata distanza da essa., ed è anche confinante con un'area produttiva in previsione. La strada esistente è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non alte (al giorno 5,5 kg/km di NOx e 0,5 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalla strada e dall'area produttiva in previsione e azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, compresa quindi all'interno di un sistema urbano e infrastrutturale esistente e di previsione. Si segnala la contiguità sul lato nord al Canale di Cento, in corrispondenza del quale è previsto un corridoio della rete ecologica di progetto.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema pedonale di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente all'esterno.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 20 m, in destra idrografica dal Canale di Cento non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione ricadenti entro la porzione d'ambito potenzialmente inondabile, non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada e dalle aree produttive. Prevedere direttamente affacciati verso la strada e le aree produttive gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	La prossimità dell'areale ad una fascia di potenziale valenza naturalistico - ambientale impone una particolare attenzione: si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, si richiede una progettazione finalizzata alla valorizzazione dei rapporti percettivi, mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, che consenta la valorizzazione naturalistica del fronte verso il corso d'acqua.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN MATTEO DELLA DECIMA**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_VI**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN MATTEO DELLA DECIMA - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto di nuovo insediamento residenziale, situata fra un tessuto consolidato residenziale e uno produttivo.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Cento idonea a sostenere l'accessibilità all'area; su questa corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da una cavedagna e delimitato lungo il lato Nord dalla strada storica Via Pioppe.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso al sistema urbano principale esistente e di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto o Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito interessa in maniera marginale, la struttura di dosso fluviale di San Matteo della Decima che corre parallelamente all'attuale tracciato del fiume Reno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri, che diventano progressivamente discreti spostandosi verso est; l'ambito è inoltre caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 10-15 mm/anno.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è parzialmente ricompreso, nella sua parte più occidentale, entro la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Canale di Cento, che scorre ad ovest del perimetro dell'ambito stesso; gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova confinante con attività produttive. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle attività produttive, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova confinante con un'area produttiva esistente. Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dall'area produttiva in previsione
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Potrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente all'esterno attraverso il sistema pedonale ma anche attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalle aree produttive. Prevedere direttamente affacciati verso le aree produttive gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "frangia" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN MATTEO DELLA DECIMA**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_VII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN MATTEO DELLA DECIMA - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. L'area è compresa in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Cento, su cui corre il trasporto pubblico, e dalla via Virginia, idonea a sostenere l'accessibilità all'area. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Nord Ovest dalla strada storica Via Virginia; lungo il lato Nord Est dalla strada storica Via dei Morti; lungo il lato Sud Est sia dalla strada storica Via Cento sia dal Canale di Cento.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso al sistema urbano principale esistente e di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri; è inoltre caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 10-15 mm/anno.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito ricade entro la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Canale di Cento, che scorre ad est del perimetro dell'ambito stesso; gli interventi consentiti saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova confinante con attività produttive. L'ambito inoltre rienta in parte nella fascia B del DPR 142/2004 della SP255. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle attività produttive, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova confinante con un'area produttiva esistente. Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dall'area produttiva in previsione
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema pedonale di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente all'esterno.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalle aree produttive. Prevedere direttamente affacciati verso le aree produttive gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "frangia" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. Il particolare contesto in cui si inserisce l'ambito (Partecipanza agraria art. 8.4 PTCP) richiede che gli interventi di nuova edificazione siano coerenti con l'organizzazione territoriale, e costituiscano unità accorpate urbanisticamente e paesaggisticamente con l'edificazione preesistente, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN MATTEO DELLA DECIMA**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_VIII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN MATTEO DELLA DECIMA - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti di nuovo insediamento residenziale. L'area è compresa in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Virginia idonea a sostenere l'accessibilità all'area; sulla via Cento corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Ovest dalla strada storica Via Virginia; per un breve tratto lungo il lato Nord dalla strada storica Via Calcina Vecchia; lungo il lato Sud dalla strada storica Via dei Morti.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso al sistema urbano principale esistente e di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto o Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri; è inoltre caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 10-15 mm/anno.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito risulta in minima parte ricompreso (zona orientale) entro la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Canale di Cento, che scorre un centinaio di metri ad est del perimetro dell'ambito stesso; gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del D.Lgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova confinante con attività produttive. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle attività produttive, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova confinante con un'area produttiva esistente. Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dall'area produttiva in previsione
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente all'esterno attraverso il sistema pedonale ma anche attraverso la modifica e l'integrazione della rete attuale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalle aree produttive. Prevedere direttamente affacciati verso le aree produttive gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "frangia" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. Il particolare contesto in cui si inserisce l'ambito (Partecipanza agraria art. 8.4 PTCP) richiede che gli interventi di nuova edificazione siano coerenti con l'organizzazione territoriale, e costituiscano unità accorpate urbanisticamente e paesaggisticamente con l'edificazione preesistente, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN MATTEO DELLA DECIMA**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_IX**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN MATTEO DELLA DECIMA - Ambito di nuova previsione intercluso all'interno del tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Virginia idonea a sostenere l'accessibilità all'area; sulla via Cento corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Nord Ovest da un ex cavedagna oggi strada carrabile; lungo il lato Nord Est dalla strada storica Via Bolina; lungo il lato Sud Ovest dalla strada storica Via Nuova, rispetto alle quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso al sistema urbano principale esistente e di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del cento abitato.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto o Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri; è inoltre caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni. Quindi con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, compresa quindi all'interno di un sistema urbano e infrastrutturale esistente e di previsione.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che dovrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "frangia" del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. Il particolare contesto in cui si inserisce l'ambito (Partecipanza agraria art. 8.4 PTCP) richiede che gli interventi di nuova edificazione siano coerenti con l'organizzazione territoriale, e costituiscano unità accorpate urbanisticamente e paesaggisticamente con l'edificazione preesistente, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_X**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per tre comparti di nuovo insediamento residenziale. L'ambito si colloca a nord di San Giovanni in Persiceto, fra Via Cento e la ferrovia Bologna-Verona, in continuità con un tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale, un ambito produttivo in corso di attuazione ed un servizio di rilevanza territoriale (Polo Scolastico).
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importante generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Permuta/Accatà; sulla via Cento corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Nord sia dalla strada storica Via Accatà sia dal canale Collettore Acque Alte ed è attraversato dalla strada storica Lupria. Rispetto a questi elementi in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	All'interno dell'area vi è la casa colonica settecentesca denominata C. Montpensier. In fase di progettazione si dovrà porre particolare attenzione a questo elemento architettonico.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta attraversato dal sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	L'ambito è direttamente collegabile al SFM - Stazione di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre prevedere un sistema interno pedociclabile attestato direttamente alla Stazione.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza dell'ordine di 0-5 mm/anno, nel periodo 2002-2006. Da un punto di vista geotecnico è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica complessivamente buoni, nella parte sud-orientale e molto buoni in quella nord - occidentale; nella parte centrale dell'ambito si segnala tuttavia la presenza di una fascia in cui si riscontra un generale peggioramento delle caratteristiche meccaniche dei terreni con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiore a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è costeggiato, all'estremità settentrionale, dal tracciato del canale Collettore di Acque Alte, che scorre tuttavia in posizione esterna all'area; si tratta di un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico secondario. L'estremità nord-occidentale dell'ambito è invece segnata dal tracciato dello scolo Grassello Superiore, corso d'acqua appartenete al reticolo idrografico minore di bonifica non facente parte del reticolo minore e minuto.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra in parte nella fascia di IV classe della ferrovia, la rimanente parte è classificato in II classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. Ai sensi dell'art. 13.5 del PTCP non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. Una parte dell'ambito rientra anche nelle fasce del DPR 459/98 della ferrovia. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, l'intero ambito (non in IV classe) risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un importante generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un importante generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici. Si segnala che l'ambito è costeggiato, all'estremità settentrionale, dal tracciato del canale Collettore di Acque Alte, in corrispondenza del quale è presente un corridoio principale della rete ecologica, e sul confine sud ovest dalla linea ferroviaria, individuata come corridoio ecologico semplice.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità; si segnala l'incidenza dell'ambito sul sistema delle persistenze della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento ai canali, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico. In fase di progettazione si dovrà tenere presente della casa colonica qui sita, in modo da non creare strutture impattanti e dissonanti a livello paesaggistico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. La rete stradale di accesso dovrà essere conformata per sostenere adeguatamente i carichi generati dall'ambito. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che dovrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nelle porzioni d'ambito comprese entro una distanza di 20 m, dal Canale di Cento, di 10 m dallo scolo Grassello Superiore, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili la massima distanza dalla ferrovia. Nello specifico non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la presenza degli elementi di connessione ecologica, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. Il particolare contesto in cui si inserisce l'ambito (presenza del corso d'acqua) richiede una progettazione che consenta la valorizzazione naturalistica e paesaggistica del fronte verso il corso d'acqua, mentre la presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XIa ARS.SG_XIb**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto di nuovo insediamento residenziale che si ritiene di sottoporre a controllo archeologico preventivo in base al QC. Si colloca a nord-est del centro urbano, in una zona già parzialmente edificata. I due sub-ambiti dovranno essere attivati contemporaneamente prevedendo l'edificato nel sub-ambito ARS.SG_XIb e destinando il sub-ambito ARS.SG_XIa a dotazioni territoriali.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Cento su qui corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123), interferenza con un'area a potenzialità archeologica di concentrazione di materiali archeologici (SG.121), interferenza con tutele del PTPR e PTCP. Vicinanza con due aree dell'età del Ferro (SG.3, SG.9).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano criticità nel lotto a Sud. L'ambito sito nel lotto più a a Nord, è delimitato lungo il tratto a Nord da una cavedagna, rispetto alla quale in sede di PUA si dovrà porre particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Nell'ambito ARS.SG_XIa non si rilevano elementi di criticità mentre l'ambito ARS.SG_XIb è interessato in piccola parte dalla fascia di rispetto di un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica buoni; nella zona meridionale si segnala un generale peggioramento delle caratteristiche geotecniche con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito risulta quasi totalmente compreso entro la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Canale di San Giovanni; gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	XI a: L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova vicino ad una attività produttiva. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50dB notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle attività produttive, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni. XIb: L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50 dBA notturni e tutto il 93% dell'ambito rispetta i 45 dBA. Quindi con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	XIa:L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova vicino ad una attività produttiva esistente. Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dall'attività produttiva. XIb:L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	ARS.SG.XIa,b: Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, in quanto l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	ARS.SG.XIa,b: Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico, in quanto l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale; si segnala l'incidenza dell'ambito sul sistema delle persistenze della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	ARS.SG.XIa,b: Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Per quanto riguarda l'ambito ARS.SG_XIb nel caso gli impatti siano rilevanti le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che dovrà essere all'uopo integrato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	XIa:Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalle aree produttive. Prevedere direttamente affacciati verso le aree produttive gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile. XIb: Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	ARS.SG.XIa,b: Dato il contesto nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione del comparto rispetto al nucleo edificato, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche. La presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto di nuovo insediamento residenziale. L'ambito si colloca a nord di San Giovanni in Persiceto, fra il tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale e le dotazioni ecologiche previste tutt'intorno al centro abitato.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Cento su qui corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123), interferenza con area di concentrazione di materiali archeologici (SG.121), interferenza con aree di accertata e rilevante consistenza archeologica dell'età del Bronzo (SG.1, SG.2), interferenza con area a concentrazione di materiale archeologico di età romana (SG.26). Vicinanza con un'area dell'età del Ferro (SG.6) e una di età romana (SG.27).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Nord dalla strada storica Via Zenerigolo; lungo il lato Est dal canale Scolo Romita; lungo il lato Sud e il lato Ovest dal canale Scolo Muccinelli. Rispetto a questi elementi in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione. Porre attenzione anche alla ex cavedagna che attraversa una parte dell'ambito.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)	
ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito intercetta trasversalmente con orientamento E-O la struttura di dosso fluviale passante per l'abitato di San Giovanni; risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico si riconoscono terreni con valori di resistenza meccanica discreti; ovunque le caratteristiche peggiorano resistenza meccanica con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'estremità occidentale e parzialmente meridionale dell'ambito coincide con il tracciato dello scolo Scolo Mucinello, corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore. Ad ovest dello scolo Muccinello si segnala il tracciato del canale di San Giovanni, in posizione esterna all'ambito, che risulta tuttavia interessato dalla la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Canale di San Giovanni; gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art 146 del DLgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del DLgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra per una parte nella fascia in III classe per la strada che attraversa il centro abitato (in un tratto nel quale è già stata realizzata la variante), il resto dell'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova a 100 m dalla tangenziale nord. Dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, l'80% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni comunque solo il 5% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato, (in un tratto nel quale è già stata realizzata la variante), ed è anche a 100 m dalla tangenziale nord. La strada esistente è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non molto alte (al giorno 14 kg/km di NOx e 1,2 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalla strada e azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità; si segnala l'incidenza dell'ambito sul sistema delle persistenze della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Si sottolinea che i siti SG.1 e SG.2 evidenziano la presenza di un insediamento terramaricolo (età del Bronzo) a una profondità molto modesta; tale situazione necessiterà molto probabilmente di uno scavo archeologico estensivo. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento ai canali, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerli a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Trattandosi di un ambito che insiste in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nelle porzioni d'ambito comprese entro una distanza di 20 m in destra idrografica dal Canale San Giovanni e di 10 m in destra idrografica dallo scolo Muccinello non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada. Prevedere direttamente affacciati verso la strada gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XIII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - L'ambito comprende una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti destinati a servizi. L'ambito si colloca a nord-est di San Giovanni in Persiceto, fra il tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale e le dotazioni ecologiche previste tutt'intorno al centro abitato.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Zenerigolo. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area a potenzialità archeologica concentrazione di materiali archeologici (SG.121). Vicinanza con area centuriata (SG.123).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da diverse cavedagna dalla strada storica Via Sarasina. E' necessario allineare l'intervento alla trama che la cavedagna e la strada storica determinano nel paesaggio. L'ambito è delimitato lungo il lato Nord Ovest dal canale Scolo Romita; lungo il lato Sud dalla strada storica Via Sasso. Rispetto a questi elementi in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato in piccola parte da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD. MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico si riconoscono terreni con valori di resistenza meccanica discreti; ovunque le caratteristiche peggiorano con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'estremità orientale dell'ambito è costeggiata dal tracciato dello Scolo Romita Superiore, corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova a 100 m dalla tangenziale nord e rientra molto marginalmente nella fascia B ferroviaria (DPR 459/98). Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni. Quindi con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito è a 100 m dalla tangenziale nord.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10 e NOx, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici; si segnala che sul lato ovest l'ambito è costeggiato dal tracciato dello Scolo Romita Superiore.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alle cavedagne, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che dovrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m in destra idrografica, dallo scolo Romita Superiore, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la presenza degli elementi di connessione ecologica, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Le dimensioni dell'ambito suggeriscono di adottare soluzioni che riducano gli effetti in termini anche microclimatici. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. Il particolare contesto in cui si inserisce l'ambito (presenza del corso d'acqua) richiede una progettazione che consenta la valorizzazione naturalistica e paesaggistica del fronte verso il corso d'acqua stesso. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XIV**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti destinati a servizi. L'ambito si colloca a nord-est di San Giovanni in Persiceto, fra il tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale e Via Fanin.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Sasso/Prugnolo. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato dalla strada storica Via Prugnolo ed è delimitato lungo il lato Nord dalla strada storica Via Sasso, rispetto alle quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato nella parte nord orientale da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico si riconoscono terreni con valori di resistenza meccanica discreti; ovunque le caratteristiche peggiorano con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Verso ovest l'ambito in esame è costeggiato dal tracciato dello Scolo Romita Superiore, che risulta comunque in posizione esterna al perimetro d'ambito stesso. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra nella fascia di IV classe della ferrovia, la rimanente parte è classificato in II classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. Ai sensi dell'art. 13.5 del PTCP non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. L'ambito rientra anche quasi completamente nelle fasce del DPR 459/98 della ferrovia. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza tutto l'ambito ha valori inferiori ai 45 dBA in periodo notturno per il contributo stradale. Quindi garantendo una idonea distanza dalla ferrovia almeno 50 m e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito è a 100 m dalla tangenziale nord.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10 e NOx, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Si segnala la vicinanza all'area di riequilibrio ecologico "BORA", compresa nella Rete Natura 2000 come SIC/ZPS.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che dovrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili a la massima distanza dalla ferrovia. Nello specifico non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la presenza in adiacenza degli elementi di valore ecologico (nodo ecologico semplice, ARE e SIC-ZPS "la Bora"), si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale una fascia boscata sui lati adiacenti la ferrovia e il nodo ecologico (e l'ARE e SIC-ZPS) con l'obiettivo di creare una protezione e mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Le dimensioni dell'ambito suggeriscono di adottare soluzioni che riducano gli effetti in termini anche microclimatici. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XV**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto attualmente destinato a servizi. Si colloca fra un ambito produttivo in corso di attuazione ed un tessuto consolidato residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Bologna su cui è presente il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Nord dalla strada storica Via Marzocchi e lungo il lato Sud sia dalla strada storica Via Bologna sia dal canale Scolo Cantalupo.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema urbano esistente attestato alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica buoni, anche se si rileva ovunque un peggioramento delle caratteristiche con la profondità, con la presenza di terreni con resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiore a quella del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il lato sud-occidentale dell'ambito è costeggiato dal tracciato dello Scolo Cantalupo, corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minuto. L'ambito ricade inoltre entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra per una parte nella fascia in III classe per la Persicetana che attraversa il centro abitato (in un tratto nel quale è già stata realizzata la variante), il resto dell'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito è confinante anche con attività commerciali. Dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 59% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50 dBA notturni comunque. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti e dalle attività commerciali e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la Persicetana che attraversa il centro abitato, (in un tratto nel quale è già stata realizzata la variante), ed è anche confinante con attività commerciali. La strada esistente è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere elevate (al giorno 30 kg/km di NOx e 2,6 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalla strada dalle attività commerciali.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano particolari elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibile alla prossimità ad aree di valenza specifica di cui tenere conto nel corso della progettazione.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano particolari elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico, se non riferibile alla prossimità ad aree di valenza specifica di cui tenere conto nel corso della progettazione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema pedonale di relazioni tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea presente all'esterno.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m in destra idrografica, dallo scolo Cantalupo, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili a la massima distanza dalla strada. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la prossimità ad elementi di valore ecologico, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, e la vicinanza all'area produttiva, rendono opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto con le aree di pregio, e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XVIa**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto di nuovo insediamento residenziale. L'ambito si colloca a sud-est di San Giovanni in Persiceto, in continuità con un ambito con funzione prevalentemente residenziale, fra la Persicetana e la tangenziale sud. Per quest'ambito è prevista una fascia di ambientazione che svolga una funzione protettiva dalla tangenziale sud. L'ambito dovrà essere realizzato contemporaneamente all'ambito ARS.SG_XVIb, prevedendo l'edificato nel sub-ambito ARS.SG_XVIa e destinando il sub-ambito ARS.SG_XVIb a dotazioni territoriali.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importante generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Budrie. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Vicinanza con area a concentrazione di materiali di età romana (SG.24).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da due cavedagne e dalla strada storica Via Ghisiliera. E' necessario allineare l'intervento alla trama che le cavedagne e la strada storica determinano nel paesaggio. L'ambito è delimitato lungo il lato Nord Ovest dal canale Scolo Romita e dalla strada storica Via Budrie, rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da due tronchi di elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato da terreni con valori di resistenza meccanica complessivamente buoni, anche se ovunque le caratteristiche peggiorano con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	All'estremità occidentale dell'ambito in esame s'individua il tracciato dello Scolo Romita Superiore, corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore, rispetto al quale il Consorzio di Bonifica segnala la presenza di una situazione di criticità derivante dagli interventi di urbanizzazione nel Capoluogo, dove il corso d'acqua è ormai vincolato in maniera pressante dalle abitazioni e dai giardini delle stesse; per far fronte a tale criticità è previsto, da parte dell'Ente, il ripristino della funzionalità idraulica e/o valorizzazione ambientale dello scolo. All'estremità sud-occidentale scorre la Fossetta dei Mandicanti, corso d'acqua appartenete al reticolo idrografico minuto.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra per una parte in III classe per l'attuale tangenziale sud e la strada di collegamento la rimanente parte è classificato in II classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 15% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un importante generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la tangenziale sud (in un tratto nel quale il PSC prevede un infrastruttura in variante) e una strada di collegamento ad essa. Entrambe le strade sono caratterizzate nello scenario PSC da emissioni giornaliere non alte (al giorno 13 e 9 kg/km di NOx e 1,1 e 0,9 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalle infrastrutture.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un importante generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, compresa quindi all'interno di un sistema urbano e infrastrutturale esistente e di previsione; si segnala la presenza ad est dell'ambito del tracciato dello Scolo Romita Superiore, individuato dal progetto di rete ecologica come corridoio principale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale; si segnala la presenza ad est dell'ambito del tracciato dello Scolo Romita Superiore.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alle cavedagne, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che dovrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. In coerenza con le azioni proposte da Consorzio per la riqualificazione dello scolo Romita Superiore, nelle porzioni d'ambito comprese entro una distanza di 10 m in destra idrografica, dallo scolo Romita Superiore e dalla Fossetta dei Mendicanti, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. L'impossibilità di adeguamenti strutturali dei canali ricettori interni alla compagine urbana impone una stretta applicazione del principio di invarianza idraulica corredata dalla taratura dei dispositivi di regolazione nei punti di immissione. Tali interventi dovranno comunque essere autorizzati dall'Ente di gestione delle acque.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili la massima distanza dalla SP 83, fino all'entrata in esercizio della tangenziale sud-est. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la prossimità ad elementi di valore ecologico, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, e la vicinanza all'area produttiva, rendono opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto con le aree di pregio, e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XVIb**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto di nuovo insediamento residenziale. Si colloca a sud-est di San Giovanni, fra un ambito residenziale consolidato ed un comparto residenziale in corso di attuazione. L'ambito dovrà essere realizzato contemporaneamente all'ambito ARS.SG_XVIa, prevedendo l'edificato nel sub-ambito ARS.SG_XVIa e destinando il sub-ambito ARS.SG_XVIb a dotazioni territoriali.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Massarenti. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Nord Ovest dal canale Scolo Romita, rispetto al quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da un elettrodotto RFI 132 Kv a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito dovrà essere connesso direttamente al sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato da terreni con valori di resistenza meccanica molto buoni, anche se sull'intero ambito si rileva un complessivo peggioramento delle caratteristiche geotecniche con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il lato occidentale dell'ambito in esame si sovrappone al tracciato dello Scolo Romita Superiore, per il quale è stata segnalata una condizione di sofferenza e criticità , da parte del Consorzio di Bonifica, connessa agli interventi di urbanizzazione nel Capoluogo, dove i corsi d'acqua sono ormai vincolati in maniera pressante dalle abitazioni e dai giardini delle stesse. Per far fronte a tale criticità è previsto, da parte dell'Ente, il ripristino della funzionalità idraulica e/o valorizzazione ambientale dello scolo.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50 dBA notturni e il 40% rispetta i 45 dBA notturni. Quindi con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, compresa quindi all'interno di un sistema urbano e infrastrutturale esistente e di previsione; si segnala la presenza ad est dell'ambito del tracciato dello Scolo Romita Superiore, individuato dal progetto di rete ecologica come corridoio principale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale; si segnala la presenza ad est dell'ambito del tracciato dello Scolo Romita Superiore.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che potrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. In coerenza con le azioni proposte da Consorzio per la riqualificazione dello scolo Romita Superiore, nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m in destra idrografica, dallo scolo Romita Superiore, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. L'impossibilità di adeguamenti strutturali dei canali ricettori interni alla compagine urbana impone una stretta applicazione del principio di invarianza idraulica corredata dalla taratura dei dispositivi di regolazione nei punti di immissione. Tali interventi dovranno comunque essere autorizzati dall'Ente di gestione delle acque.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la prossimità ad elementi di valore ecologico, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, e la vicinanza all'area produttiva, rendono opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto con le aree di pregio, e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XVII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto attualmente destinato a servizi. L'ambito si colloca a sud di San Giovanni in Persiceto, fra il tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale e la tangenziale sud.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importantissimo generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Budrie e dalla via Castagnolo su cui corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da due cavedagne, da un ex cavedagna oggi strada carrabile e dal canale Scolo Romita. E' necessario allineare l'intervento alla trama che le cavedagne e il canale determinano nel paesaggio. L'ambito è delimitato lungo il lato Nord dal canale Scolo Muccinello, a Est dalla strada storica Via Budrie e a Ovest dalla strada storica Via Castagnolo; rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato nella parte orientale da 3 tronchi di elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato da terreni con valori di resistenza meccanica molto buoni, anche se su la quasi totalità dell'area le caratteristiche geotecniche peggiorano con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'estremità nord-occidentale dell'ambito è delimitata dal tracciato dello scolo Muccinello, appartenente al reticolo idrografico minore; all'estremità orientale è invece intercettato il tracciato dello scolo Romita Superiore, appartenete al reticolo idrografico minore; infine il lato sud-orientale è inoltre costeggiato dal tracciato della Fossetta dei Mendicanti, corso d'acqua del reticolo idrografico minuto. Sia sullo Scolo Romita che sullo Scolo Muccinello, il Consorzio di Bonifica segnala, nei tratti immediatamente a valle dell'ambito, la presenza di criticità derivanti dagli interventi di urbanizzazione nel Capoluogo, dove i corsi d'acqua sono ormai vincolati in maniera pressante dalle abitazioni e dai giardini delle stesse. Per far fronte a tale criticità è previsto, da parte del Consorzio, il ripristino della funzionalità idraulica e/o valorizzazione ambientale degli scoli.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra in parte nella fascia di IV classe della tangenziale sud, e per una parte in III classe per la strada di collegamento, la rimanente parte è classificato in II classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. Ai sensi dell'art. 13.5 del PTCP non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. L'ambito rientra anche in parte nelle fasce del DPR 142/04 della tangenziale. Se si considera lo scenario PSC dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 41% dell'ambito (non in IV classe) risulta avere un clima acustico inferiore ai 50dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un importantissimo generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la tangenziale sud strada individuata nell'art. 6.4 del PGQA, pertanto la fascia di 50 m dal confine stradale non potrà preveder edifici con usi sensibili. l'ambito confina anche con una strada di collegamento alla tangenziale. Entrambe le strade sono caratterizzate nello scenario PSC da emissioni giornaliere elevate (al giorno rispettivamente 36,7 e 13 kg/km di NOx e 3,4 e 1,1 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalle infrastrutture , almeno 50 m per la tangenziale.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un importantissimo generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici. Si segnala che l'ambito è costeggiato, all'estremità orientale, dallo Scolo Romita Superiore, in corrispondenza del quale è presente un corridoio principale della rete ecologica, e sul confine sud dalla tangenziale sud, individuata come corridoio ecologico principale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità; si segnala l'incidenza di parte dell'ambito sul sistema delle persistenze della centuriazione (art. 8.2 PTCP), oltre alla presenza del corso d'acqua.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento ai canali, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerli a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alle cavedagne, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. La rete stradale di accesso dovrà essere conformata per sostenere adeguatamente i carichi generati dall'ambito. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che dovrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. In coerenza con le azioni proposte da Consorzio per la riqualificazione dello scolo Romita Superiore e dello scolo Muccinello, nelle porzioni d'ambito comprese entro una distanza di 10 m in destra idrografica, dallo scolo Muccinello, in sinistra idrografica dalla Fossetta dei Mendicanti ed in destra e sinistra idrografica dallo scolo Romita Superiore, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. L'impossibilità di adeguamenti strutturali dei canali ricettori interni alla compagine urbana impone una stretta applicazione del principio di invarianza idraulica corredata dalla taratura dei dispositivi di regolazione nei punti di immissione. Tali interventi dovranno comunque essere autorizzati dall'Ente di gestione delle acque.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili a la massima distanza dalla SP 83, comunque almeno 50 m. Nello specifico non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la presenza degli elementi di connessione ecologica, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Le dimensioni dell'ambito suggeriscono di adottare soluzioni che riducano gli effetti in termini anche microclimatici. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. Il particolare contesto in cui si inserisce l'ambito (presenza del corso d'acqua) richiede una progettazione che consenta la valorizzazione naturalistica e paesaggistica del fronte verso il corso d'acqua stesso, mentre la presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XVIII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto attualmente destinato a servizi. L'ambito si colloca a sud di San Giovanni in Persiceto, fra il tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale, la zona sportiva e la tangenziale sud.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importantissimo generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Castagnolo su cui corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da una cavedagna e dal canale Scolo Muccinello. E' necessario allineare l'intervento alla trama che la cavedagna e il canale determinano nel paesaggio. L'ambito è delimitato lungo il lato Nord ed Ovest dal canale Scolo Muzzone, a Est dalla strada storica Via Castagnolo; rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato da 2 tronchi di elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna e da un elettrodotto ENEL MT aereo a doppia terna che generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica molto buoni, anche se su la quasi totalità dell'area le caratteristiche geotecniche peggiorano con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'estremità settentrionale ed in parte quella orientale dell'ambito è segnata dal tracciato del Canale di San Giovanni, corso d'acqua del reticolo idrografico secondario; l'ambito risulta per altro parzialmente interessato, nella zona occidentale, dalla fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Canale San Giovanni. Gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del D.Lgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. L'ambito è inoltre attraversato, con direzione E-O, dal tracciato dello Scolo Mucinello, appartenete al reticolo idrografico minore. Sullo Scolo Muccinello, il Consorzio di Bonifica segnala, nel tratto immediatamente a valle dell'ambito, la presenza di criticità derivanti dagli interventi di urbanizzazione nel Capoluogo, dove il corso d'acqua è ormai vincolato in maniera pressante dalle abitazioni e dai giardini delle stesse. Per far fronte a tale criticità è previsto, da parte del Consorzio, il ripristino della funzionalità idraulica e/o valorizzazione ambientale degli scoli.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra in parte nella fascia di IV classe della tangenziale sud, la rimanente parte è classificato in II classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. Ai sensi dell'art. 13.5 del PTCP non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. L'ambito rientra anche in parte nelle fasce del DPR 142/04 della tangenziale e confina con attività produttive esistenti ed in previsione nel PSC. Se si considera lo scenario PSC dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 40% dell'ambito (non in IV classe) risulta avere un clima acustico inferiore ai 45 dBA notturni e solo il 26% dell'ambito ha valori superiori ai 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti e dalle aree produttive esistenti ed in previsione e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un importantissimo generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la tangenziale sud strada individuata nell'art. 6.4 del PGQA, pertanto la fascia di 50 m dal confine stradale non potrà preveder edifici con usi sensibili. L'ambito confina anche con aree produttive esistenti ed in previsione nel PSC. la tangenziale è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere elevate (al giorno 36,7 kg/km di NOx e 3,4 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalla tangenziale, almeno 50 m, e dalle aree produttive esistenti ed in previsione.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un importantissimo generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici; si segnala che l'ambito è lambito verso ovest dal Canale di San Giovanni.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità; si segnala l'incidenza di parte dell'ambito sul sistema delle persistenze della centuriazione (art. 8.2 PTCP), oltre alla presenza del corso d'acqua., individuato come canale storico (art. 8.5 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento ai canali, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerli a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. La rete stradale di accesso dovrà essere conformata per sostenere adeguatamente i carichi generati dall'ambito. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che dovrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. In coerenza con le azioni proposte da Consorzio per la riqualificazione dello scolo Muccinello, nelle porzioni d'ambito comprese entro una distanza di 20 m in destra idrografica, dallo Canale di San Giovanni e di 10 m, in sinistra e destra idrografica dallo Scolo Muccinello, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. L'impossibilità di adeguamenti strutturali dei canali ricettori interni alla compagine urbana impone una stretta applicazione del principio di invarianza idraulica corredata dalla taratura dei dispositivi di regolazione nei punti di immissione. Tali interventi dovranno comunque essere autorizzati dall'Ente di gestione delle acque.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili a la massima distanza dalla SP 83, comunque almeno 50 m e dalle aree produttive. Nello specifico non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture e le aree produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la presenza degli elementi di connessione ecologica, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Le dimensioni dell'ambito suggeriscono di adottare soluzioni che riducano gli effetti in termini anche microclimatici. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. Il particolare contesto in cui si inserisce l'ambito (presenza del corso d'acqua) richiede una progettazione che consenta la valorizzazione naturalistica e paesaggistica del fronte verso il corso d'acqua stesso, mentre la presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XIX**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto attualmente destinato a servizi. L'ambito si colloca a ovest di San Giovanni in Persiceto, fra il tessuto urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale e la fascia di ambientazione di pertinenza della tangenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Cavamento/Cassola. IL trasporto pubblico è presente sulla via Modena. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123). Vicinanza con area a concentrazione di materiali di età romana (SG.32) e con area di età romana e post-medievale (SG.34).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da due ex cavedagne ora strade carrabili e da una cavedagna; è delimitato lungo il lato Nord dalla strada storica Via Modena, a Est dal canale Scolo Cavamento, a Sud dalla strada storica Via Montirone; rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)	
ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito potrà essere connesso direttamente al sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 0-5 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica discreti nella parte centrale e meridionale e mediocri nella parte settentrionale; quasi ovunque si segnala la presenza di aree con caratteristiche geotecniche che peggiorano con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è costeggiato, all'estremità orientale, dal tracciato dello Scolo Cavamento - Amola Superiore, corso d'acqua appartenete al reticolo idrografico minore.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito rientra in parte nelle fascia B del DPR 142/04 della tangenziale e confina con attività produttive esistenti. Se si considera lo scenario PSC dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 55% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture e dalle aree produttive esistenti e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito confina con aree produttive esistenti e la tangenziale di San Giovanni è ad oltre 100m. Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalle aree produttive
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'area è in una zona fortemente compressa ritagliata tra sistemi infrastrutturali lineari e areali importanti. In questo senso l'area presenta fattori limitanti dal punto di vista naturalistico-ambientale e una complessiva idoneità agli usi previsti.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Seppure in generale non sussistano fattori di incompatibilità, dal punto di vista percettivo l'area è interessata da vari canali di fruizione anche significativi. Si segnala l'incidenza di parte dell'ambito sul sistema delle persistenze della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'area presenta, sotto il profilo agricolo, degli elementi di frammentazione e marginalizzazione dovuta al sistema infrastrutturale esistente e di previsione che la rendono complessivamente compatibile per gli usi previsti.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che potrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m, in destra idrografica dallo Scolo Cavamento-Amola Superiore, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada e dalle aree produttive. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture e le aree produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la presenza degli elementi di connessione ecologica, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Le dimensioni dell'ambito suggeriscono di adottare soluzioni che riducano gli effetti in termini anche microclimatici. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato, e la presenza dei canali visuali infrastrutturali, rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. Il particolare contesto in cui si inserisce l'ambito (presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana - art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - BUDRIE**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XX**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	BUDRIE - L'ambito, di nuova previsione, si colloca a nord ovest delle Budrie in continuità con un tessuto residenziale consolidato.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Budrie/Calanchetto. IL trasporto pubblico è presente sulla via Budrie. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato in parte da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema esistente e di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto; occorre valutare l'ipotesi di prevedere un nuovo ramo da attestarsi alla Stazione di Anzola.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: le stazioni di riferimento sono S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona e Anzola sulla linea Bologna - Modena. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 10-15 mm/anno. L'area non risulta investigata dal punto di vista geotecnico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova vicino alla strada che attraversa il centro abitato, in un tratto nel quale il PSC prevede la realizzazione di una variante e ad adeguata distanza da essa. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 12% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45 dBA notturni e il 32% dell'ambito ha valori superiori al 55%. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi ostativi, in quanto l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, esistente e di previsione. Sotto il profilo naturalistico - ambientale l'area vasta appare significativamente compensata e l'intervento presenta superfici complessivamente abbastanza contenute, tanto da limitare eventuali interferenze specifiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	\
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile e con quello del trasporto pubblico locale che lo collegheranno al centro abitato e quindi alla stazione del SFM di San Giovanni in P.; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che potrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovrà essere eseguita una campagna geognostica che permetta di dimensionare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada fino all'entrata in esercizio della variante alle Budrie. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - BUDRIE**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XXI**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	BUDRIE - Ambito di nuova previsione. Si colloca a sud-ovest delle Budrie posto in continuità con un ambito in corso di attuazione con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla Calanchetto. IL trasporto pubblico è presente sulla via Budrie. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Nord dalla strada storica Via Calanchetto e a Sud da una cavedagna.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Si ravvisa una criticità in ordine alla vicinanza al complesso di palazzo Caprara.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema esistente e di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto; occorre valutare l'ipotesi di prevedere un nuovo ramo da attestarsi alla Stazione di Anzola.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: le stazioni di riferimento sono S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona e Anzola sulla linea Bologna - Modena. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito si colloca su di una conide di rotta del Torrente Samoggia. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 10-15 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico si riconoscono terreni con valori di resistenza meccanica mediocri su buona parte dell'ambito, la parte settentrionale non risulta interessata da indagini geognostiche e dalle elaborazioni cartografiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito, che confina con attività produttive esistenti, si trova ad oltre 50 m dalla strada che attraversa il centro abitato, in un tratto nel quale il PSC prevede la realizzazione di una variante e ad adeguata distanza da essa. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 99% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle attività produttive e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi ostativi, in quanto l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, esistente e di previsione. Sotto il profilo naturalistico - ambientale l'area vasta appare significativamente compensata e l'intervento presenta superfici complessivamente abbastanza contenute, tanto da limitare eventuali interferenze specifiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico. Con riferimento alla vicinanza al complesso architettonico di palazzo Caprara, in fase di progettazione dovrà essere posta particolare attenzione alla mitigazione dell'impatto visivo dei nuovi insediamenti.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile e con quello del trasporto pubblico locale che lo collegheranno al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che potrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla aree produttive. Prevedere direttamente affacciati verso le aree produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - BUDRIE**
CODICE AMBITO	**ARS.SG_XXII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	BUDRIE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto attualmente destinato a servizi. Si colloca ad ovest delle Budrie fra un ambito in corso di attuazione con funzione prevalentemente residenziale ed il tessuto residenziale consolidato.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla Calanchetto. IL trasporto pubblico è presente sulla via Budrie. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è delimitato lungo il lato Nord dalla strada storica Via santa Clelia Barbieri, a Sud da una cavedagna, e a Ovest dalla strada storica Via Calanchetto rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)	
ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema esistente e di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto; occorre valutare l'ipotesi di prevedere un nuovo ramo da attestarsi alla Stazione di Anzola.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: le stazioni di riferimento sono S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona e Anzola sulla linea Bologna - Modena. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito si colloca su di una conide di rotta del Torrente Samoggia. Risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 0-5 mm/anno. L'area non risulta investigata dal punto di vista geotecnico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45 dBA notturni. Quindi con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi ostativi, in quanto l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, esistente e di previsione. Sotto il profilo naturalistico - ambientale l'area vasta appare significativamente compensata e l'intervento presenta superfici complessivamente abbastanza contenute, tanto da limitare eventuali interferenze specifiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile e con quello del trasporto pubblico locale che lo collegheranno al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che potrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN MATTEO DELLA DECIMA**
CODICE AMBITO	**ARR.SG_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN MATTEO DELLA DECIMA - Ambito di nuova previsione che si colloca a est di San Matteo della Decima, fra un tessuto residenziale in corso di attuazione e la tangenziale est.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Pioppe IL trasporto pubblico è presente sulla via Budrie. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Sud dalla strada storica Via Pioppe.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)	
ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito non risulta inserito in un sistema strutturato di connessioni ciclabili con il capoluogo e con il SFM. Si evidenzia la necessità di prevedere un collegamento ciclabile con il capoluogo.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto o Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito si sviluppa, all'interno della struttura di dosso fluviale che corre parallela all'attuale tracciato del fiume Reno, passante per San Matteo della Decima. Risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 10-15 mm/anno; da un punto di vista geotecnico sono presenti terreni con valori di resistenza meccanica discreti.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'estremità nord-occidentale è ricompresa entro il perimetro delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra in parte nella fascia di IV classe della SP 255, e per una parte in III classe per la strada di collegamento la rimanente parte è classificata in III classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. Ai sensi dell'art. 13.5 del PTCP non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. L'ambito rientra completamente nelle fasce del DPR 142/04 della SP255 ed è vicino ad aree produttive. Se si considera lo scenario PSC dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 59% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45 dBA notturni e solo l'11% supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti e dalle attività produttive, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la SP 255, strada individuata nell'art. 6.4 del PGQA, pertanto la fascia di 50 m dal confine stradale non potrà preveder edifici con usi sensibili. Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalle aree produttive esistenti e dalla SP 255 di almeno 50 m.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, compresa quindi all'interno di un sistema urbano e infrastrutturale esistente e di previsione. L'intervento e situato in adiacenza ad elementi lineari della rete ecologica di progetto collegati alla rete infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che potrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione, che saranno realizzati nella porzione d'ambito ricadente entro il perimetro delle aree potenzialmente inondabili, non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili a la massima distanza dalla SP 255, comunque almeno 50 m, e dalle attività produttive. Nello specifico non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture e le attività produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la presenza degli elementi della rete ecologica, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione in adiacenza al canale visuale della tangenziale, rende opportuna la progettazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e mitigando la presenza dell'infrastruttura.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARR.SG_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - L'area è compresa in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale e comprende attività produttive di cui il PSC prevede la possibile delocalizzazione e la conseguente riqualificazione urbana per usi residenziali e/o di servizio.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Modena su cui è presente il trasporto pubblico. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123). Vicinanza con area a potenzialità archeologica (SG.119).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Est dal canale Scolo Grassello e a Sud dalla strada storica Via Modena, rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato lungo il lato occidentale da un elettrodotto RFI 132 Kv a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema urbano desistente attestato alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Esiste il collegamento diretto ciclabile con il SFM - Stazione di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico sono presenti terreni con valori di resistenza meccanica da discreti a buoni; ovunque le caratteristiche geotecniche peggiorano con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'estremità orientale dell'ambito è segnata dal tracciato dello scolo Grassello Superiore, appartenente al reticolo minore di bonifica.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile. Il Consorzio di Bonifica Reno Palata ha segnalato tuttavia, per lo Scolo Grassello, la presenza, proprio in corrispondenza dell'ambito in esame, di una condizione di criticità dello scolo, derivante dagli interventi di urbanizzazione nel Capoluogo, dove il corso d'acqua è ormai vincolato in maniera pressante dalle abitazioni e dai giardini delle stesse; il Consorzio ha preventivato, a breve, la parziale risoluzione delle problematiche suddette per lo scolo Grassello.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in III classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito è adiacente ad attività commerciali. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, l'87% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle attività commerciali e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegato alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la strada che attraversa il centro abitato (in un tratto nel quale è già stata realizzata la variante) ed è adiacente ad attività commerciali, La strada esistente è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non alte (al giorno 7 kg/km di NOx e 0,6 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalle attività commerciali e azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegato alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che dovrà essere all'uopo integrato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. In coerenza con le azioni proposte da Consorzio per la riqualificazione dello scolo Grassello superiore, nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo , non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. L'impossibilità di adeguamenti strutturali dei canali ricettori interni alla compagine urbana impone una stretta applicazione del principio di invarianza idraulica corredata dalla taratura dei dispositivi di regolazione nei punti di immissione. Tali interventi dovranno comunque essere autorizzati dall'Ente di gestione delle acque.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla aree commerciali. Prevedere direttamente affacciati verso le aree commerciali gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Trattandosi di un ambito già urbanizzato da riqualificare non si rilevano interferenze con le componenti; si consiglia comunque, compatibilmente con le dimensioni del comparto, e dato il tessuto insediativo circostante particolarmente denso, l'introduzione di elementi vegetazionali con funzione di compensazione ecologica e paesaggistica e di misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARR.SG_III**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - L'area è compresa in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale e comprende attività produttive di cui il PSC prevede la possibile delocalizzazione e la conseguente riqualificazione urbana per usi residenziali e/o di servizio. L'attuazione dell'ambito è subordinata alla rimozione degli impianti esistenti di telefonia mobile.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Cento, dalla circonvallazione Dante e dalla via Minghetti su cui è presente il trasporto pubblico. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123), interferenza con area a potenzialità archeologica (SG.119).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Nell'ambito sono presenti 4 antenne di telefonia mobile appartenenti ai seguenti gestori: TIM, WIND, H3G, OMNITEL.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta attraversato dal sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	L'ambito è direttamente collegabile al SFM - Stazione di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre prevedere un sistema interno pedociclabile attestato direttamente alla Stazione.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito è collocato sulla struttura di dosso fluviale passante per l'abitato di San Giovanni. Risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno; da un punto di vista geotecnico sono presenti terreni con valori di resistenza meccanica da discreti a buoni; ovunque le caratteristiche geotecniche peggiorano con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Sul lato est scorre il Canale di San Giovanni (secondario) in posizione comunque esterna al perimetro dell'ambito, che risulta invece completamente incluso entro la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al corso d'acqua. Gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del D. Lgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra per una parte nella fascia di IV classe della ferrovia, e nella III classe per la strada che attraversano il centro abitato (in un tratto per il quale è già stata realizzata la variante), la rimanente parte è classificato in II classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. Ai sensi dell'art. 13.5 del PTCP non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. L'ambito rientra anche nelle fasce del DPR 459/98 della ferrovia. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, oltre l'8% dell'ambito (non in IV classe) risulta avere un clima acustico inferiore ai 45dB notturni e il 39% dell'area supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti, con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo strada che attraversano il centro abitato, (in un tratto nel quale è già stata realizzata la variante), Le strade esistenti sono caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non molto alte (al giorno 12-14 kg/km di NOx e1,1- 1,2 kg/km di PM10) . Dovranno quindi essere previste idonee azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile e con quello pedonale al centro abitato e alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 20 m dal tracciato del Canale di San Giovanni, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili la massima distanza dalla ferrovia e dalla strada. Nello specifico non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. Prevedere direttamente affacciati verso la strada gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Trattandosi di un ambito già urbanizzato da riqualificare non si rilevano interferenze con le componenti; si consiglia comunque, compatibilmente con le dimensioni del comparto, e dato il tessuto insediativo circostante particolarmente denso, l'introduzione di elementi vegetazionali con funzione di compensazione ecologica e paesaggistica e di misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**ARR.SG_IV**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - L'area è compresa all'interno di in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale. E' attualmente occupata da un'attrezzatura sportiva da dismettere.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Crevalcore, su cui è presente il trasporto pubblico. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	All'interno dell'ambito di riqualificazione è inserita la tribuna dello stadio Ungarelli, manufatto di interesse storico-architettonico.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	\

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma.
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta attraversato dal sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	L'ambito è direttamente collegabile al SFM - Stazione di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre prevedere un sistema interno pedociclabile attestato direttamente alla Stazione.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002 – 2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnica l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da discreti a buoni, seppur contraddistinti da un generale peggioramento con la profondità, con la presenza di terreni con caratteristiche del II° strato (4 – 7 m) e III° strato (7 – 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 – 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni accettabili. Il Consorzio di Bonifica Reno Palata ha segnalato tuttavia, per lo Scolo Grassello, che scorre in prossimità dell'ambito, la presenza, proprio in corrispondenza dell'area in esame, di una condizione di criticità dello scolo, derivante dagli interventi di urbanizzazione nel Capoluogo, dove il corso d'acqua è ormai vincolato in maniera pressante dalle abitazioni e dai giardini delle stesse; il Consorzio ha preventivato, a breve, la parziale risoluzione delle problematiche suddette per lo scolo Grassello.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in III classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 97% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50 dBA notturni. Quindi garantendo una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea sotto il profilo dell'impatto acustico dovuto al carico urbanistico, in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegabile al alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la strada sp 568 che attraversa il centro abitato, La strada esistente è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non alte (al giorno 12-14 kg/km di NOx e1,1- 1,2 kg/km di PM10) . Dovrano quindi essere previste idonee azioni volte a limitare il traffico di attraversamento.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico e la localizzazione è idonea in quanto l'ambito ricade a circa 600 m dalla fermata SFM. L'ambito è collegato alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'ambito si trova all'interno del tessuto insediativo di San Giovanni: non si segnalano criticità di carattere naturalistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'ambito si trova all'interno del tessuto insediativo di San Giovanni: non si segnalano criticità di carattere paesaggistico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'ambito si trova all'interno del tessuto insediativo di San Giovanni, non risulta rilevante per la presente componente.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. In fase di PUA sarà necessario integrare la tribuna dello stadio Ungarelli all'interno del progetto valorizzando il manufatto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e con la stazione SFM - Stazione di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Le connessioni pedonali dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	.In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. L'impossibilità di adeguamenti strutturali dei canali recettori interni alla compagine urbana, impone una stretta applicazione del principio dell'invarianza idraulica, corredata dalla taratura dei dispositivi di regolazione nei punti di immissione. Tali interventi dovranno comunque essere autorizzati dall'Ente di gestione delle acque.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione interclusa all'interno dell'abitato di San Giovanni, l'attuazione degli interventi dovrà concorrere alla riqualificazione anche "ecologica" del tessuto urbano, e all'integrazione di elementi vegetazionali con valore ecologico e paesaggistico all'interno dell'edificato, anche attraverso la previsione di elementi di arricchimento ecologico, e la realizzazione di giardini e aree verdi pubbliche.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI PRODUTTIVI	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN MATTEO DELLA DECIMA**
CODICE AMBITO	**APR.SG_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Attività produttive
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN MATTEO DELLA DECIMA - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti per attività produttive, compresi fra un ambito di sviluppo per usi residenziali e/o di servizio e la tangenziale est. L'ambito comprende zone alla quale il PSC assegna funzione di dotazione ecologica da realizzare con il ricorso alla perequazione urbanistica.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importantissimo generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Cento. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito di nuovo insediamento è attraversato da diverse cavedagne e sarà necessario allineare l'intervento alla trama che queste determinano nel paesaggio. L'ambito è delimitato lungo il lato Nord Ovest dalla strada storica Via Cento e dal Canale di Cento, a Est dalla strada storica Via Marefosca; rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito potrà essere connesso al sistema urbano principale esistente e di previsione.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere idonee a proteggere il pedone anche dal traffico pesante.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito intercetta in posizione marginale con la parte meridionale, la struttura del dosso fluviale che corre parallela all'attuale tracciato del fiume Reno. L'ambito è caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediamente mediocri, discreti nella parte sud-orientale. Localmente s'individua un'area in cui le caratteristiche peggiorano con la profondità, con la presenza di terreni con resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'estremità nord-occidentale del perimetro d'ambito è delimitata dal tracciato del Canale di Cento, corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico secondario; il settore settentrionale dell'ambito è interessato dalla fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al medesimo corso d'acqua. Gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del D.Lgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. L'estremità sud-occidentale è ricompresa entro il perimetro delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in V classe di progetto e confina con aree in IV classe III classe e II classe esistente e di progetto dovuta ad aree residenziali.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'area produttiva ricade lungo una strada provinciale ed è vicina ad un'area residenziale in previsione. Sarà necessario garantire la massima distanza delle attività dalle aree residenziali e porre la massima attenzione in fase di progettazione al fine di minimizzare l'impatto. L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'area confina con aree residenziali esistenti ed in previsione. Sarà necessario garantire la massima distanza delle attività dalle aree residenziali e porre la massima attenzione in fase di progettazione al fine di minimizzare l'impatto.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (raggiungibili tramite trasporto pubblico), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa, compresa quindi all'interno di un sistema urbano e infrastrutturale esistente e di previsione. Le dotazioni ecologiche di previsione rendono complessivamente compatibile l'intervento, situato in adiacenza ad elementi lineari della rete ecologica di progetto collegati alla rete infrastrutturale e al Canale di Cento, e ad un nodo ecologico semplice.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale e, in relazione alle dotazioni ecologiche previste dal DP l'intervento si può considerare complessivamente compatibile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si rilevano criticità poiché l'areale si connota come un completamento della maglia insediativa e infrastrutturale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alle cavedagne, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. La rete stradale di accesso dovrà essere conformata per sostenere adeguatamente i carichi generati dall'ambito. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che dovrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Nella porzione d'ambito che insiste in area di dosso fluviale, non potranno esservi insediati centri di pericolo e non potrà essere consentito lo svolgimento di attività a rischio di cui all'art. 45 comma 2, lettera A2 delle NTA del PTA della RER, in quanto suscettibili di pregiudicare la qualità e la protezione della risorsa idrica; non potrà inoltre essere prevista la localizzazione di impianti di smaltimento o di stoccaggio dei rifiuti solidi urbani, speciali ed assimilati. Nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 20 m dal tracciato del Canale di Cento, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione, che saranno realizzati nella porzione d'ambito ricadente entro il perimetro delle aree potenzialmente inondabili, non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, non sarà possibile introdurre nuovi insediamenti produttivi, salvo prevedere l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica, contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Mantenere la massima distanza dalle aree residenziali di tutti gli elementi impattanti, quali ad esempio carico e scarico merci, piazzali, parcheggi e accessi carrabili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per le attività produttive terziarie e commerciali e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la presenza degli elementi della rete ecologica (elementi lineari della rete ecologica di progetto collegati alla rete infrastrutturale e al Canale di Cento, e un nodo ecologico semplice), si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione in adiacenza al canale visuale della tangenziale, rende opportuna la progettazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e mitigando la presenza dell'infrastruttura.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI PRODUTTIVI	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**APR.SG_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Attività produttive
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - L'ambito conferma una previsione del PRG previgente. Si colloca in continuità con un tessuto urbano in corso di attuazione con funzione prevalentemente produttiva e commerciale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importantissimo generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Lazzaretto, su cui corre il trasporto pubblico. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano elementi di criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito confina con 2 elettrodotti ENEL MT a singola terna ed è in parte interessato dalla fascia di rispetto di un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna. Le fasce di rispetto generate sono da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica". L'ambito è interessato dalla fascia di rispetto di 100 m del previsto depuratore di San Giovanni in Persiceto.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito potrà essere connesso al sistema urbano principale esistente e di previsione.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere idonee a proteggere il pedone anche dal traffico pesante.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito è caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnico l'ambito è ampliamente investigato e caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da molto buoni, nella zona centrale ed occidentale a buoni, fino a discreti nella parte orientale; su tutto l'ambito si segnala la presenza di terreni per i quali le caratteristiche geotecniche peggiorano con la profondità, con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idraulico.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in V classe di progetto e confina con aree in V e in III classe.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un importante generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un importante generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi ostativi, nonostante la prossimità ad un corridoio secondario della rete ecologica di progetto, individuato in adiacenza alla viabilità (lato est) e ad un nodo ecologico semplice (lato nord). All'interno dell'areale si trova una zona umida (art. 3.5 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si rilevano criticità specifiche; si segnala l'incidenza di parte dell'ambito sul sistema delle persistenze della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto. Inoltre nella parte di ambito che interseca la fascia di rispetto del depuratore non è possibile edificare.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	In fase di POC/PUA dovrà essere prodotto uno studio del traffico atto a verificare che il funzionamento della rete stradale interessata dai flussi generati/attratti dall'ambito si mantenga entro livelli di funzionamento accettabili. La rete stradale di accesso dovrà essere conformata per sostenere adeguatamente i carichi generati dall'ambito. L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato e quindi alla stazione del SFM; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che dovrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella realizzazione di nuovi insediamenti produttivi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per le attività produttive terziarie e commerciali e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la presenza degli elementi della rete ecologica (corridoio secondario della rete ecologica di progetto, individuato in adiacenza alla viabilità lato est, e un nodo ecologico semplice; inoltre all'interno dell'areale si trova una zona umida - art. 3.5 PTCP), si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante e ridurre gli impatti dei nuovi insediamenti produttivi. La presenza della zona umida impone il rispetto, nella progettazione dell'area, dei corrispondenti vincoli (art. 3.5 PTCP). Dal punto di vista paesaggistico, la presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI PRODUTTIVI	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**APR.SG_IV**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Attività produttive
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO - L'ambito si colloca a sud di San Giovanni in Persiceto fra un'area produttiva in corso di attuazione, il canale di San Giovanni e la Tangenziale esistente.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Castelfranco. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123) e area a potenziale rischio archeologico (SG.119).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito confina ad est con la strada storica di Castelfranco e il canale storico Scolo Muzzone.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	\

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito risulta connesso direttamente al sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere idonee a proteggere il pedone anche dal traffico pesante.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclabile.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito è caratterizzato da valori di subsidenza, nel periodo 2002 – 2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno. Da un punto di vista geotecnica l'ambito è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da discreti a buoni, seppur contraddistinti da un generale peggioramento con la profondità, con la presenza di terreni con caratteristiche del II° strato (4 – 7 m) e III° strato (7 – 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 – 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	All'estremità orientale l'ambito è delimitato dal tracciato del Canale San Giovanni, corso d'acqua del reticolo idrografico secondario; buona parte dell'area è compresa entro la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Canale stesso. Gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art. 146 del D.Lgs 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del D.Lgs 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della L.R. 3 del 1999.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in V classe di progetto e confina con aree in IV classe e V classe.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'area produttiva ricade lungo una strada provinciale. L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico ed è localizzato in un centro abitato dotato di stazione SFM, anche se oltre il raggio di 600 m dalla fermata. L'ambito è collegabile alla Stazione e al trasporto pubblico di linea attraverso un adeguato sistema ciclopedonale. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'ambito si trova intercluso tra aree produttive in corso di realizzazione e la Tangenziale; non si segnalano criticità di carattere naturalistico. Si segnala la presenza del Canale di S. Giovanni sul lato est del comparto.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'ambito si trova intercluso tra aree produttive in corso di realizzazione e la Tangenziale; non si segnalano criticità del paesaggio, se non la presenza del Canale di S. Giovanni sul lato est del comparto.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'ambito si trova intercluso tra aree produttive in corso di realizzazione e la Tangenziale; la posizione lo rende poco adatto ad usi agricoli sostenibili e idoneo agli usi proposti.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere reso accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato e alla stazione SFM di S. Giovanni; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 20 m dal tracciato del Canale San Giovanni, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, non sarà possibile introdurre nuovi insediamenti produttivi, salvo prevedere l'adozione di misure inderogabili d'invarianza idraulica.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per le attività produttive terziarie e commerciali e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	In considerazione della posizione rispetto agli insediamenti produttivi e a alla Tangenziale, che viene considerata "corridoio ecologico principale", l'attuazione del comparto dovrà prevedere elementi vegetazionali di quinta per assicurare la continuità delle connessioni ecologiche, e di mitigazione paesaggistica dell'infrastruttura. Inoltre la presenza del Canale di S. Giovanni, che genera la necessità di sottoporre ad Autorizzazione paesaggistica le trasformazioni previste nelle aree adiacenti, richiede la previsione di idonee aree di ambientazione, con elementi vegetazionali arborei e arbustivi, da progettare eventualmente in continuità con le aree DOT_E previste sul lato opposto del Canale.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI TERZIARIO-COMMERCIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**SAN GIOVANNI IN PERSICETO - SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
CODICE AMBITO	**APC.SG_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Attività terziario-commerciali
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SAN GIOVANNI IN PERSICETO: Ambito a sud della ferrovia potenzialemente idoneo ad ospitare funzioni terziario-commerciali.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un importante generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla SP 568 su cui corre il trasporto pubblico di linea. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni con la viabilità principale di accesso, nonchè le connessioni pedonali e ciclabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123), interferenza col prolungamento di un'area di potenziale rischio archeologico (SG.75).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano criticità.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato dall'elettrodotto ENEL MT aereo che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	L'ambito potrà essere connesso direttamente al sistema urbano di previsione da attestarsi alla stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere idonee a proteggere il pedone anche dal traffico pesante.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione di riferimento è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito è interessato da valori di subsidenza dell'ordine di 0-5 mm/anno, nel periodo 2002-2006. Da un punto di vista geotecnica è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica complessivamente discreti; si segnala la presenza di aree con caratteristiche geotecniche che peggiorano con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è costeggiato nella parte occidentale dal tracciato dello Scolo Grassello Superiore, corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore di bonifica non facente parte del reticolo minore e minuto.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il reticolo fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in IV classe di progetto e confina con aree in IV classe III classe.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'area ricade lungo la ferrovia ed è vicina ad un'area residenziale . Sarà necessario garantire la massima distanza delle attività dalle aree residenziali e porre la massima attenzione in fase di progettazione al fine di minimizzare l'impatto. L'ambito è un modesto generatore di traffico, ed è localizzato a circa 600 m dalla stazione SFM.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'area confina con aree residenziali esistenti . Sarà necessario garantire la massima distanza delle attività dalle aree residenziali e porre la massima attenzione in fase di progettazione al fine di minimizzare l'impatto.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ed è localizzato a circa 600 m dalla stazione SFM.(Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'ambito risulta intercluso tra sistemi infrastrutturali e insediativi esistenti e in via di realizzazione; non si segnalano criticità del sistema naturalistico rispetto alla sua attuazione. Si segnala la presenza di un corso d'acqua sul confine ovest.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'ambito risulta intercluso tra sistemi infrastrutturali e insediativi esistenti e in via di realizzazione; non si segnalano criticità del paesaggio rispetto alla sua attuazione. Si segnala la presenza di un corso d'acqua sul confine ovest e di aun'area produttiva.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	La posizione dell'ambito, intercluso tra sistemi infrastrutturali e insediativi esistenti e in via di realizzazione; lo rende inadatto ad un utilizzo agricolo sostenibile: non si segnalano criticità rispetto alla sua attuazione.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni con la viabilità principale di accesso, nonchè le connessioni pedonali e ciclabili.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti gli approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nelle porzioni d'ambito, ricomprese entro una distanza di 10 m dallo Scolo Grassello Superiore, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Nella realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica Competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Mantenere la massima distanza dalle aree residenziali di tutti gli elementi impattanti, quali ad esempio carico e scarico merci, piazzali, parcheggi e accessi carrabili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per le attività produttive terziarie e commerciali e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Data la posizione dell'ambito all'interno di un sistema insediativo in via di saturazione, e la presenza di un corso d'acqua, l'attuazione degli interventi dovrà concorrere all'integrazione di elementi vegetazionali con valore ecologico all'interno del tessuto edificato, in connessione con le aree DOT_E in adiacenza alle sul lato nordovest, attraverso la previsione di elementi di arricchimento ecologico, e la realizzazione di giardini e/o aree verdi pubbliche, e la loro connessione con una fascia di mitigazione da prevedere rispetto alla ferrovia. Dal punto di vista paesaggistico si sottolinea la necessità di introdurre quinte alberate di mediazione rispetto all'infrastruttura e all'area produttiva adiacente, che valorizzino la presenza del corso d'acqua.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SANT'AGATA BOLOGNESE - CROCETTA**
CODICE AMBITO	**ARS.SA_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	CROCETTA - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per un comparto di nuovo insediamento residenziale. Si colloca a sud di Crocetta, in continuità con un ambito urbano consolidato con funzione prevalentemente residenziale.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Verona - Sp568 su cui è presente il trasporto pubblico. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SA.47).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Ovest da una cavedagna, rispetto alla quale in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	All'interno dell'area è sita una torre colombia cinquecentesca. In fase di progettazione si dovrà porre particolare attenzione a questo elemento architettonico.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Crocetta non risulta inserita in un sistema strutturato di connessioni ciclabili con il capoluogo e con il SFM. Si evidenzia la necessità di prevedere un collegamento ciclabile con Crevalcore che sia protetto soprattutto nell'attraversamento della tangenziale sud.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali dell'intero centro abitato potranno essere strutturate in conseguenza della possibilità di recupero urbano derivante dalla realizzazione della variante di Crocetta.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di Crevalcore sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma e la rete ciclopedonale.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno; non risulta investigato dal punto di vista geotecnico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito ricade entro la perimetrazione delle aree potenzialmente inondabili.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito si trova ad oltre 30 m dalla strada che attraversa il centro abitato, in un tratto nel quale il PSC prevede la realizzazione di una variante e ad adeguata distanza da essa. Oltre la strada si trovano attività commerciali. L'ambito rientra in parte nella fascia di pertinenza dell'infrastruttura SP568 (DPR 142/04). Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50 dBA notturni e il 44% dell'ambito ha valori inferiori ai 45 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle attività commerciali e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova a 30 m dalla Persicetana, in un tratto nel quale il PSC prevede un infrastruttura in variante, che comporta una riclassificazione della strada individuata nell'art. 6.4 del PGQA, pertanto la fascia di 50 m dal confine stradale non potrà preveder edifici con usi sensibili fino alla realizzazione della nuova infrastruttura. L'ambito confina anche con aree commerciali esistenti. La Persicetana è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere molto basse. Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalle aree commerciali esistenti e dallaPersicetana di almeno 50 m fino alla realizzazione della variante.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi di incompatibilità riguardo lo specifico aspetto. L'areale è abbastanza contenuto da escludere interferenze specifiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità; si segnala l'interferenza con l'ambito di permanenza della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla cavedagna, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico. In fase di progettazione si dovrà tenere presente della torre qui sita, in modo da non creare strutture impattanti e dissonanti a livello paesaggistico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico presente sulla viabilità principale.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovrà essere eseguita una campagna geognostica che permetta di dimensionare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Al fine di ridurre il rischio connesso col potenziale allagamento gli interventi di nuova costruzione non potranno prevedere locali interrati o seminterrati, non potranno svilupparsi al solo piano terra e tra il piano terra e quello superiore dovranno prevedere una scala interna di collegamento; il piano di calpestio del piano terreno dovrà inoltre essere impostato ad una quota di almeno 50 cm rispetto alla quota media del piano campagna circostante. Considerate le criticità rilevate sul sistema fognario, la realizzazione dei nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione di misure inderogabili di invarianza idraulica contestualmente ad azioni di sgravio del carico idraulico esistente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili a la massima distanza dalla SP 568 (comunque almeno 50 m fino all'entrata in esercizio della variante di Crocetta) e dalle attività Commerciali. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture e le attività produttive gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "frangia" rispetto al nucleo edificato rende opportuna la progettazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna; la presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno, compatibilmente con le dimensioni contenute dell'ambito, può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SANT'AGATA BOLOGNESE - SANT'AGATA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARS.SA_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SANT'AGATA BOLOGNESE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti: uno di nuovo insediamento residenziale e l'altro destinato a servizi. Si colloca a nord-ovest di Sant'Agata, fra il tessuto consolidato e la tangenziale di nuova previsione.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Cà Rossa e dalla via Mavora ma anche dalla Circondaria Ovest. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SA.47), interferenza con area a potenzialità archeologica (SA.44).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è attraversato dal canale Scolo Cerchia ed è delimitato lungo il lato Nord dalla strada storica Via Ca' Rossa e a Sud dalla strada storica Via Mavora, rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è interessato da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Nell'ambito dovrà essere prevista una adeguata dotazione di piste ciclabili che dovranno essere connesse al sistema urbano principale comunale di previsione.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma. Occorre verificare la fattibilità del collegamento tra S. Agata e la stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito intercetta, nella sua parte centrale, la quasi totalità del ramo sinistro del dosso fluviale di Sant'Agata Bolognese. Risulta interessato da valori di subsidenza dell'ordine di 0-5 mm/anno, nel periodo 2002-2006. Da un punto di vista geotecnico è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri, contraddistinti, nella parte orientale, più prossima all'urbanizzato, da un complessivo peggioramento delle caratteristiche con la profondità, con valori della resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è attraversato con direzione S-N dal tracciato dello Scolo Cerchia, classificato come corso d'acqua appartenente al reticolo minore di bonifica; All'estremità orientale l'ambito è costeggiato dal tracciato del Canal Chiaro di Valbona, che scorre comunque esternamente all'ambito, che risulta invece interessato, dalla fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al corso d'acqua medesimo; gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del D.Lgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. Sullo scolo Cerchia, il Consorzio di Bonifica segnala la presenza di una situazione di criticità connessa con le probabili esondazioni derivanti dall'immissione delle pubbliche fognature relative all'incremento di urbanizzazioni del Capoluogo.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra per una parte nella fascia in III classe per la Provinciale che attraversa il centro abitato, il resto dell'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 65% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45 dBA notturni comunque solo il 9% dell'ambito supera i 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo una provinciale che attraversano il centro abitato, La strada è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non molto alte (al giorno 13,3 kg/km di NOx e 0,9 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere previste una idonea distanza dalla strada.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici. Le dimensioni e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale rende comunque auspicabili misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'intervento non presenta elementi di incompatibilità; si segnala l'interferenza con l'ambito di permanenza della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile e con quello pedonale al centro abitato e alle fermate del trasporto pubblico; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Nella porzione d'ambito che insiste in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m, in sinistra ed in destra idrografica dallo scolo Cerchia, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti. La criticità idraulica del ricettore impone, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada. Prevedere direttamente affacciati verso la strada gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Le dimensioni e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale rendono auspicabili misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano; si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SANT'AGATA BOLOGNESE - SANT'AGATA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARS.SA_III**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SANT'AGATA BOLOGNESE - Ambito di nuova previsione. Si colloca a nord di Sant'Agata, in continuità con un tessuto urbano consolidato a sud e a nord ad un'area produttiva.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via 21 Aprile 1945 e dalla via Don Minzoni . L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SA.47). Vicinanza con area di età medievale (SA.38) e con area a potenzialità archeologica (SA.44).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Nord dal canale Scolo Lametta e da una cavedagna, lungo il lato Est dal canale Scolo Fiumazzo, per un breve tratto a Sud da una cavedagna e lungo il lato Ovest dalla strada storica Via XXI Aprile 1945.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da 3 tronchi di elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che generano fasce di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica". L'ambito è anche interessato nel lato nord orientale dalla fascia di rispetto del depuratore di Sant'Agata che ai sensi della L. 319/76 è di 100 m.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)	
ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Nell'ambito dovrà essere prevista una adeguata dotazione di piste ciclabili che dovranno essere connesse al sistema urbano principale comunale di previsione.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma. Occorre verificare la fattibilità del collegamento tra S. Agata e la stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito intercetta il dosso fluviale di Sant'Agata Bolognese in posizione marginale, nella sola fascia più prossima all'urbanizzato. Risulta interessato da valori di subsidenza dell'ordine di 0-5 mm/anno, nel periodo 2002-2006. Da un punto di vista geotecnico è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica complessivamente da mediocri a discreti; la porzione orientale dell'ambito non risulta investigata o interessata da elaborazioni cartografiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è costeggiato, all'estremità settentrionale dal tracciato dello Scolo Limetta, appartenente al reticolo idrografico minore di bonifica. Il limite orientale è invece segnato dal tracciato dell'Allacciante Gallego-Fiumazzo, corso d'acqua minore. Per lo scolo Limetta il Consorzio di Bonifica segnala la presenza di una situazione di criticità connessa con le probabili esondazioni, derivanti dall'immissione delle pubbliche fognature, relative all'incremento di urbanizzazioni del Capoluogo.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito confina con attività produttive. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle attività produttive e una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova confinante con un'area produttiva esistente. Dovrà pertanto essere garantita una idonea distanza dalle attività produttive.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi di problematicità riguardo lo specifico aspetto se non riferibile alla sottrazione di superfici permeabili. Si segnala la presenza lungo il lato est dell'ambito dello scolo Fiumazzo, identificato come corridoio della rete ecologica di progetto.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico; si segnala l'interferenza con l'ambito di permanenza della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento ai canali, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerli a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto. Con riferimento alle cavedagne, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere l'allineamento dell'appoderamento storico.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto. Inoltre nella parte di ambito che interseca la fascia di rispetto del depuratore non è possibile edificare.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile e con quello pedonale al centro abitato e alle fermate del trasporto pubblico; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nelle porzioni d'ambito comprese entro una distanza di 10 m, in sinistra idrografica dall'Allacciante Gallego-Fiumazzo ed in destra idrografica dallo scolo Limetta, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente. La criticità idraulica segnalata per lo scolo Limetta, seppur in fase di risoluzione, impone, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalle aree produttive. Prevedere direttamente affacciati verso le aree produttive gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la presenza degli elementi naturalistici, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" del comparto rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La presenza del corso d'acqua richiede una progettazione che consenta la valorizzazione naturalistica e paesaggistica del fronte verso il corso d'acqua stesso, mentre la presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SANT'AGATA BOLOGNESE - SANT'AGATA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARS.SA_IV e ARS.SA_V**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SANT'AGATA BOLOGNESE - Ambito di nuova previsione. Si colloca ad est di Sant'Agata fra la Nonantolana e Via San Donino, in continuità con un ambito in corso di attuazione con funzione prevalentemente residenziale, all'area per attività commerciali/direzionali (cinema multisala esistente) e ad una piccola area produttiva.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Modena, su cui è presente il trasporto pubblico, e dalla via San Donnino. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SA.47).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Nord dalla strada storica Via S. Donino, a Est dal canale Scolo Gallego-Fiumazzo e a Sud dalla strada storica Via Malmenago, rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è attraversato da un elettrodotto ENEL MT aereo a singola terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Nell'ambito dovrà essere prevista una adeguata dotazione di piste ciclabili che dovranno essere connesse al sistema urbano principale comunale di previsione.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata. Si evidenziano i benefici derivanti dalla previsione della tangenziale esterna che ha l'obiettivo di eliminare i flussi di attraversamento impropri del centro abitato.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma. Occorre verificare la fattibilità del collegamento tra S. Agata e la stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito risulta interessato da valori di subsidenza dell'ordine di 0-5 mm/anno, nel periodo 2002-2006; da un punto di vista geotecnico è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica complessivamente buoni, localmente si segnalano scadimenti delle caratteristiche geotecniche con la profondità. La parte orientale dell'ambito non risulta interessata da indagini o elaborazioni geotecniche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'ambito è attraversato con direzione S-N dal tracciato del Fosso Scaricatore di Canal Chiaro, corso d'acqua minuto, che intercetta l'area con il suo tratto finale; l'ambito è inoltre attraversato sempre con direzione N-S, dal tracciato dello Scolo Fiumazzo, corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore, mentre l'estremità orientale è delimitata dal tracciato dello scolo Ghiarone, corso d'acqua del reticolo minore di bonifica.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizione accettabile.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra in parte nella fascia di IV classe della strada provinciale, la rimanente parte è classificato in II classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. Ai sensi dell'art. 13.5 del PTCP non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. L'ambito rientra anche in parte nelle fasce del DPR 142/04 della strada e confina con attività produttive e commerciali esistenti. Se si considera lo scenario PSC dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 73% dell'ambito (non in IV classe) risulta avere un clima acustico inferiore ai 45 dBA notturni e solo il 9% dell'ambito (non in IV classe) ha valori superiori ai 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti (almeno 50 m dalla provinciale) e dalle aree produttive e commerciali e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un importante generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo la provinciale strada individuata nell'art. 6.4 del PGQA, pertanto la fascia di 50 m dal confine stradale non potrà preveder edifici con usi sensibili. L'ambito confina anche con aree produttive e commerciali. La strada è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere molto alte (al giorno 18 kg/km di NOx e 1,6 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere prevista una idonea distanza dalla strada, almeno 50 m, e dalle aree produttive e commerciali
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un mportante generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non presenta elementi di problematicità riguardo lo specifico aspetto se non riferibile alla sottrazione di superfici permeabili. Si segnala che l'ambito è attraversato dallo scolo Fiumazzo, e costeggiato sul lato est dallo Scolo Ghiarone, identificato come corridoio della rete ecologica di progetto. Sempre sul lato est l'ambito confina con un nodo ecologico semplice della rete di progetto.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico; si segnala l'interferenza con l'ambito di permanenza della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'areale, sotto il profilo agricolo, seppure a buona vocazione produttiva, presenta degli elementi di frammentazione e marginalizzazione dovuta al sistema infrastrutturale che rendono complessivamente accettabile le previsioni.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile e con quello pedonale al centro abitato e alle fermate del trasporto pubblico; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovrà essere eseguita una campagna geognostica che permetta di dimensionare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame. Nelle porzioni d'ambito comprese entro una distanza di 10 m dal tracciato dello scolo Fiumazzo, dello scolo Ghiarone e dal fosso Scaricatore di Canal Chiaro, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tali porzioni d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. Nella realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi, andranno valutate azioni mitigative del carico idraulico prodotto, da concordare con l'Autorità Idraulica competente.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili a la massima distanza dalla SP 255, (almeno 50 m) e dalle attività produttive e commerciali. Nello specifico non potrà essere edificata la fascia in IV classe con usi sensibili a meno di non garantire livelli acustici inferiori ai limiti di III classe. Prevedere direttamente affacciati verso le infrastrutture e le attività produttive e commerciali gli usi meno sensibili. Le eventuali mitigazioni dovranno garantire un corretto inserimento ambientale. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Dato il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale, e la presenza degli elementi naturalistici, si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La presenza dei corsi d'acqua richiede una progettazione che consenta la valorizzazione naturalistica e paesaggistica dei fronti verso il corso d'acqua stesso, mentre la presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SANT'AGATA BOLOGNESE - SANT'AGATA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARS.SA_VI**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SANT'AGATA BOLOGNESE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti: uno di nuovo insediamento residenziale e l'altro destinato a servizi. Si colloca a nord-ovest di Sant'Agata, fra il tessuto consolidato e la tangenziale di nuova previsione.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Borgo. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SA.47). Vicinanza con area a potenzialità archeologica (SA.44).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Nord dalla strada storica Via Borgo.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Si segnala una possibile criticità data dalla vicinanza del Cimitero di Sant'Agata di epoca ottocentesca e dalla scuola elementare Serrazanetti dei primi decenni del Novecento.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Nell'ambito dovrà essere prevista una adeguata dotazione di piste ciclabili che dovranno essere connesse al sistema urbano principale comunale di previsione.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma. Occorre verificare la fattibilità del collegamento tra S. Agata e la stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito intercetta, nella sua parte centrale, il ramo occidentale del dosso fluviale di Sant'Agata Bolognese. Risulta interessato da valori di subsidenza dell'ordine di 0-5 mm/anno, nel periodo 2002-2006. Da un punto di vista geotecnico è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da discreti a buoni, contraddistinti però da un complessivo peggioramento delle caratteristiche con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'estremità orientale dell'ambito è definita dal tracciato dello Scolo Cerchia, corso d'acqua del reticolo idrografico minore di bonifica. Su tale corso d'acqua, il Consorzio di Bonifica segnala la presenza di una situazione di criticità connessa con le probabili esondazioni derivanti dall'immissione delle pubbliche fognature relative all'incremento di urbanizzazioni del Capoluogo.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito confina con attività produttive. Se si considera lo scenario PSC, dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, tutto l'ambito rispetta i 45dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle attività produttive e una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, non dovrebbero essere necessarie mitigazioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova confinante con un'area produttiva esistente. Dovrà pertanto essere garantita una idonea distanza dalle attività produttive.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico; si segnala l'interferenza con l'ambito di permanenza della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. In fase di progettazione si dovrà tenere presente della vicinanza del Cimitero di Sant'Agata e della scuola elementare, in modo da non creare strutture impattanti e dissonanti a livello paesaggistico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che potrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m,dal tracciato dello scolo Cerchia, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti. La criticità idraulica del ricettore impone, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell' invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Le dimensioni e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale rendono auspicabili misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano; si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana, tenendo conto delle aree produttive esistenti e previste in adiacenza. La presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SANT'AGATA BOLOGNESE - SANT'AGATA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARS.SA_VII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SANT'AGATA BOLOGNESE - Ambito già interessato da una previsione d'espansione nel PRG previgente per due comparti: uno di nuovo insediamento residenziale e l'altro destinato a servizi. Si colloca a nord-ovest di Sant'Agata, fra il tessuto consolidato e la tangenziale di nuova previsione.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Borgo. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SA.47). Vicinanza con area a potenzialità archeologica (SA.44).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Sud dalla strada storica Via Borgo.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Si segnala una possibile criticità data dalla vicinanza del Cimitero di Sant'Agata di epoca ottocentesca e dalla scuola elementare Serrazanetti dei primi decenni del Novecento.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Nell'ambito dovrà essere prevista una adeguata dotazione di piste ciclabili che dovranno essere connesse al sistema urbano principale comunale di previsione.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma. Occorre verificare la fattibilità del collegamento tra S. Agata e la stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito intercetta il ramo sinistro del dosso fluviale di Sant'Agata Bolognese. Risulta interessato da valori di subsidenza dell'ordine di 0-5 mm/anno, nel periodo 2002-2006. Da un punto di vista geotecnico è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica da discreti a buoni, contraddistinti però da un complessivo peggioramento delle caratteristiche con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'estremità orientale dell'ambito è definita dal tracciato dello Scolo Cerchia, corso d'acqua del reticolo idrografico minore di bonifica. Su tale corso d'acqua, il Consorzio di Bonifica segnala la presenza di una situazione di criticità connessa con le probabili esondazioni derivanti dall'immissione delle pubbliche fognature relative all'incremento di urbanizzazioni del Capoluogo.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 70% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 45 dBA notturni comunque solo il 1% dell'ambito supera i 50 dBA notturni. Quindi con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. Non si evidenziano sorgenti significative nelle vicinanze.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale, se non riferibili alla potenziale impermeabilizzazione delle superfici.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico; si segnala l'interferenza con l'ambito di permanenza della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Lo sviluppo in adiacenza ad un ambito insediato riduce gli effetti di consumo di suolo ad elevata produttività agricola, in quanto consente di limitare la frammentazione della maglia poderale.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. In fase di progettazione si dovrà tenere presente della vicinanza del Cimitero di Sant'Agata e della scuola elementare, in modo da non creare strutture impattanti e dissonanti a livello paesaggistico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile che lo collegherà al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che potrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Trattandosi di un ambito che insiste completamente in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m,dal tracciato dello scolo Cerchia, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti. La criticità idraulica del ricettore impone, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Le dimensioni e il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale rendono auspicabili misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano; si ritiene opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico. La creazione di una zona a maggior naturalità lungo il perimetro esterno può creare presupposti per una agricoltura di maggior pregio nelle aree circostanti.

VAS-VALSAT

AMBITO DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI E/O DI SERVIZIO	
COMUNE - LOCALITA'	**SANT'AGATA BOLOGNESE - SANT'AGATA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARS.SA_VIII**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SANT'AGATA BOLOGNESE: L'ambito si colloca a nord-ovest di Sant'Agata, in continuità con il tessuto consolidato.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Molino di Sotto. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Si rileva un'interferenza rispetto alle aree ed elementi della centuriazione (art. 8.2, punti d1 e d2 del PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato sia a Sud che a Est da due strade storiche: Via Cà Rossa e Via Mulino di Sotto.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	L'ambito è tagliato da nord a sud da un elettrodotto ENEL MT a doppia terna che genera una fascia di rispetto da definirsi ai sensi del DD.MM. 29 maggio 2008 recante "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed " Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione elettromagnetica".

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Nell'ambito dovrà essere prevista una adeguata dotazione di piste ciclabili che dovranno essere connesse al sistema urbano principale comunale di previsione.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di Bargellino sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito intercetta il ramo sinistro del dosso fluviale di Sant'Agata Bolognese. Risulta interessato da valori di subsidenza dell'ordine di 0-5 mm/anno, nel periodo 2002-2006. Da un punto di vista geotecnico è caratterizzato dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Poco ad est del limite orientale dell'ambito s'individua il tracciato del Canalchiaro di Valbona, corso d'acqua del reticolo idrografico minore; l'ambito pur non essendo interessato dal tracciato idrografico del corso d'acqua ricade entro la perimetrazione della fascia delle acque pubbliche (150 m) relativa al corso d'acqua medesimo. Gli interventi consentiti saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art. 146 del D. Lgs 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del D.Lgs 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della L.R. n. 3 del 1999. Per il Canalchiaro il Consorzio di Bonifica segnala peraltro, in corrispondenza dell'area in esame, la presenza di una situazione di criticità e la necessità di un ripristino della funzionalità idraulica e/o valorizzazione ambientale del corso d'acqua.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizioni critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito rientra per una parte nella fascia in III classe per la Provinciale che attraversa il centro abitato, il resto dell'ambito è classificato in II classe di progetto, idonea quindi all'uso residenziale. Dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 46% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50 dBA notturni e solo il 25% un clima acustico al di sopra dei 60 dbA. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un moderato generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova a 30 m dalla strada provinciale che attraversa il centro abitato e vicino ad un'area produttiva esistente. La strada è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non alte (al giorno 7 kg/km di NOx e 0,4 kg/km di PM10). Dovrà pertanto essere garantita una idonea distanza dalle attività produttive.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un moderato generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	L'ambito si colloca in posizione di frangia rispetto all'abitato di S. Agata, in adiacenza ad aree edificate, in corso di realizzazione e di previsione, e non presenta criticità sotto l'aspetto naturalistico. Si segnala il corridoio ecologico locale a sud del comparto.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	L'ambito si colloca in posizione di frangia rispetto all'abitato di S. Agata, in adiacenza ad aree edificate, in corso di realizzazione e di previsione, e non presenta criticità sotto l'aspetto paesaggistico. Si segnala la presenza del Canale Valbona ad est del comparto, e l'interferenza con l'ambito di permanenza della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	L'ambito si colloca in posizione di frangia rispetto all'abitato di S. Agata, in adiacenza ad aree edificate, in corso di realizzazione e di previsione: tale posizione lo rende poco adatto ad usi agricoli sostenibili e idoneo agli usi proposti.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alle strade storiche, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	Le misure per ridurre o impedire gli impatti negativi sono rispettivamente o l'interramento o lo spostamento dell'elettrodotto.
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada. Prevedere direttamente affacciati verso la strada gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Trattandosi di un ambito che insiste completamente in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti. La criticità idraulica del ricettore impone, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Il contesto di frangia urbana nel quale si colloca l'areale rende opportuno introdurre in fase progettuale dei varchi/quinte, costituiti da sistemi vegetali, con l'obiettivo di mantenere la connettività ecologica con il territorio circostante, anche in considerazione della presenza del "corridoio ecologico locale" a sud del comparto. Dal punto di vista paesaggistico, la posizione di "corona" rispetto al nucleo edificato rende opportuna la valorizzazione dei rapporti percettivi mediante l'introduzione di "quinte arboree" con finalità paesaggistiche, valorizzando il rapporto città-campagna e la connessione tra i vari areali previsti ed esistenti nella frangia urbana. La presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico. Inoltre la presenza del Canale Valbona genera la necessità di sottoporre ad Autorizzazione paesaggistica i progetti delle trasformazioni che interessino l'area vincolata.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**SANT'AGATA BOLOGNESE - SANT'AGATA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARR.SA_I**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SANT'AGATA BOLOGNESE - L'area è compresa in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale e comprende attività produttive di cui il PSC prevede la possibile delocalizzazione e la conseguente riqualificazione urbana per usi residenziali e/o di servizio.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via 21 Aprile 1945 via Molino di Sotto. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SA.47) e interferenza con area a potenzialità archeologica (SA.44).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Nord Ovest dal canale Chiaro di Valbona e a Nord Est dalla strada storica Via XXI Aprile 1945, rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	L'ambito non è servito dal sistema di trasporto pubblico su gomma. Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (integrazione linee).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Nell'ambito dovrà essere prevista una adeguata dotazione di piste ciclabili che dovranno essere connesse al sistema urbano principale comunale di previsione.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma. Occorre verificare la fattibilità del collegamento tra S. Agata e la stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito intercetta trasversalmente con orientamento E-O il ramo orientale del dosso fluviale di Sant'Agata Bolognese. Risulta interessato da valori di subsidenza dell'ordine di 0-5 mm/anno, nel periodo 2002-2006. Da un punto di vista geotecnico risulta contraddistinto da terreni con valori di resistenza meccanica mediocri.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il limite occidentale dell'ambito è definito dal tracciato del Canalchiaro di Valbona, corso d'acqua del reticolo idrografico minore; l'ambito ricade inoltre, entro la perimetrazione della fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al corso d'acqua medesimo. Gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del D.Lgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. Per il Canal Chiaro il Consorzio di Bonifica segnala, in corrispondenza dell'ambito in oggetto, la presenza di una situazione di criticità e la necessità di un ripristino della funzionalità idraulica e/o valorizzazione ambientale del Canal Chiaro.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizioni di sofferenza non in grado di sopportare ulteriori carichi idraulici.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in III classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito è a meno di 30 m dalla strada provinciale che attraversa il centro abitato Se si considera lo scenario PSC dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 77% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova a 30 m dalla strada provinciale che attraversa il centro abitato. La strada è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non alte (al giorno 7 kg/km di NOx e 0,4 kg/km di PM10) Dovrà pertanto essere garantita una idonea distanza dalla strada.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico. Si segnala l'interferenza con l'ambito di permanenza della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile e pedonale al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che potrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Trattandosi di un ambito che insiste in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato del Canalchiaro di Valbona, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti. La criticità idraulica del ricettore impone, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada. Prevedere direttamente affacciati verso la strada gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Trattandosi di un ambito già urbanizzato da riqualificare non si rilevano interferenze con le componenti; si consiglia comunque, compatibilmente con le dimensioni del comparto, e dato il tessuto insediativo circostante particolarmente denso, l'introduzione di elementi vegetazionali con funzione di compensazione ecologica e paesaggistica e di misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano. La presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**SANT'AGATA BOLOGNESE - SANT'AGATA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARR.SA_II**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SANT'AGATA BOLOGNESE - L'area è compresa in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale e comprende attività produttive di cui il PSC prevede la possibile delocalizzazione e la conseguente riqualificazione urbana per usi residenziali e/o di servizio.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un discreto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via 21 Aprile 1945 e dalla via Rubiera . L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SA.47) e interferenza con area a potenzialità archeologica (SA.44).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Nord Ovest dal canale Chiaro di Valbona e a Nord Est dalla strada storica Via XXI Aprile 1945, rispetto ai quali in sede di PUA dovrà porsi particolare attenzione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Nell'ambito dovrà essere prevista una adeguata dotazione di piste ciclabili che dovranno essere connesse al sistema urbano principale comunale di previsione.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma. Occorre verificare la fattibilità del collegamento tra S. Agata e la stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito intercetta trasversalmente con orientamento E-O il ramo orientale del dosso fluviale di Sant'Agata Bolognese. Risulta interessato da valori di subsidenza dell'ordine di 0-5 mm/anno, nel periodo 2002-2006. Da un punto di vista geotecnico risulta contraddistinto da terreni con valori di resistenza meccanica mediocri .
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il limite occidentale dell'ambito è definito dal tracciato del Canalchiaro di Valbona, corso d'acqua del reticolo idrografico minore; l'ambito ricade inoltre, entro la perimetrazione della fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al corso d'acqua medesimo. Gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del D.Lgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999. Per il Canal Chiaro il Consorzio di Bonifica segnala, in corrispondenza dell'ambito in oggetto, la presenza di una situazione di criticità e la necessità di un ripristino della funzionalità idraulica e/o valorizzazione ambientale del Canal Chiaro.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, si presenta in condizioni di sofferenza non in grado di sopportare ulteriori carichi idraulici.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in III classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale. L'ambito è a meno di 30 m dalla strada provinciale che attraversa il centro abitato e confina con attività produttive esistenti. Se si considera lo scenario PSC dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 79% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti e dalle aree produttive e commerciali e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova a 30 m dalla strada provinciale che attraversa il centro abitato e vicino ad un'area produttiva esistente. La strada è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non alte (al giorno 7 kg/km di NOx e 0,4 kg/km di PM10) Dovrà pertanto essere garantita una idonea distanza dalle attività produttive.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico. Si segnala l'interferenza con l'ambito di permanenza della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato. Con riferimento al canale, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenerlo a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile e pedonale al centro abitato; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli. Dovrà essere previsto un efficiente sistema di relazioni pedonali tra l'ambito e il sistema di trasporto pubblico che potrà essere all'uopo integrato e modificato.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	Trattandosi di un ambito che insiste in area di dosso fluviale, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture, gli interventi consentiti dovranno tendere a salvaguardare le caratteristiche morfostrutturali e le funzioni idrauliche del dosso, evitando rilevanti modificazioni morfologiche della struttura stessa. In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. Nella porzione d'ambito compresa entro una distanza di 10 m dal tracciato del Canalchiaro di Valbona, non potranno essere previsti nuovi insediamenti; in tale porzione d'ambito dovrà essere prevista una destinazione a verde e comunque dovranno essere rispettate le disposizioni delle NTA del PSC. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o servizi comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti. La criticità idraulica del ricettore impone, in fase di intervento, uno studio dettagliato sulle modalità di realizzazione dei dispositivi indispensabili a conseguire il principio dell'invarianza idraulica e un coordinamento con l'Ente gestore del corso d'acqua.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada e dalle aree produttive. Prevedere direttamente affacciati verso la strada e le aree produttive gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Trattandosi di un ambito già urbanizzato da riqualificare non si rilevano interferenze con le componenti; si consiglia comunque, compatibilmente con le dimensioni del comparto, e dato il tessuto insediativo circostante particolarmente denso, l'introduzione di elementi vegetazionali con funzione di compensazione ecologica e paesaggistica e di misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano. La presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico.

VAS-VALSAT

AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER USI RESIDENZIALI	
COMUNE - LOCALITA'	**SANT'AGATA BOLOGNESE - SANT'AGATA BOLOGNESE**
CODICE AMBITO	**ARR.SA_III**
USI POTENZIALMENTE INSEDIABILI	Residenza e/o servizi
LOCALIZZAZIONE E COERENZA URBANISTICA	SANT'AGATA BOLOGNESE - L'area è compresa in un ambito consolidato con funzione prevalentemente residenziale e comprende attività produttive di cui il PSC prevede la possibile delocalizzazione e la conseguente riqualificazione urbana per usi residenziali e/o di servizio.
ACCESSIBILITÀ	In termini di generazione di traffico, l'ambito si configura come un modesto generatore/attrattore di traffico ed è accessibile dalla via Cà Rossa e dalla Circondaria Ovest. L'ambito dovrà essere accessibile con la rete pedonale e ciclabile collegata direttamente al centro abitato; in sede progettuale dovranno, in ogni caso, essere approfonditi i temi riguardanti la conformazione delle connessioni pedonali e degli accessi carrabili.

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif.QC.3)	
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SA.47) e interferenza con area a potenzialità archeologica (SA.44).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	L'ambito è delimitato lungo il lato Sud dalla strada storica Via Mavora.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO ARCHITETTONICO	Non si rilevano elementi di criticità.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif.QC.4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFRASTRUTTURALI	Non si rilevano elementi di criticità.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif.QC.5)

ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	Dovranno essere intensificate le relazioni tra il territorio in cui è inserito l'ambito e il sistema di trasporto pubblico di linea (raffittimento fermate).
CONNESIONE CON LA RETE CICLABILE PRINCIPALE	Nell'ambito dovrà essere prevista una adeguata dotazione di piste ciclabili che dovranno essere connesse al sistema urbano principale comunale di previsione.
CONNESSIONE CON LA RETE PEDONALE PRINCIPALE	Le connessioni pedonali con il centro abitato dovranno essere tali da proteggere il pedone negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno avere valenza residenziale con vocazione pedonale elevata.
COLLEGAMENTO CON SFM	Non esiste collegamento diretto con il SFM: la Stazione più vicina è quella di S. Giovanni in Persiceto sulla linea Bologna - Verona. Occorre potenziare il sistema di interconnessione con il SFM attraverso il servizio di TPL su gomma. Occorre verificare la fattibilità del collegamento tra S. Agata e la stazione del SFM di S. Giovanni in Persiceto.

SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE (rif.QC.6)

EMERGENZA/CRITICITÀ-MORFOLOGICHE	L'ambito presenta da valori di subsidenza dell'ordine di 0-5 mm/anno, nel periodo 2002-2006. Da un punto di vista geotecnico risulta contraddistinto da terreni con valori di resistenza meccanica mediocri e da un complessivo peggioramento delle caratteristiche geotecniche con la profondità, con la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelli del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	L'estremità orientale dell'ambito ricade entro la perimetrazione della fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Canalchiaro di Valbona. Gli interventi consentiti entro tale porzione d'ambito saranno pertanto assoggettati al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, come modificato dall'art. 2 comma s) del D.Lgs. 63/2008, secondo quanto disposto dall'art. 94 della LR n. 3 del 1999.
SISTEMA FOGNARIO E DELLA DEPURAZIONE	Il sistema fognario, nell'area in cui è ubicato l'ambito in esame, presenta condizioni fra accettabili e critiche.
EMERGENZE/CRITICITÀ DELLE RISORSE IDROGEOLOGICHE	Non si segnalano elementi d'interferenza; la previsione risulta quindi coerente con gli elementi di emergenza e criticità di carattere idrogeologico.

RUMORE-ARIA (rif.QC.7)

RUMONE/IDONEITÀ CLIMA ACUSTICO	L'ambito è classificato in III classe di progetto idonea quindi all'uso residenziale ed è confinante con la strada provinciale che attraversa il centro abitato. Dalla mappa acustica del rumore stradale effettuata in campo libero a 4 m di altezza, il 55% dell'ambito risulta avere un clima acustico inferiore ai 50 dBA notturni. Quindi garantendo una idonea distanza dalle infrastrutture esistenti e con una corretta progettazione urbanistica ed architettonica, potrebbero non essere necessarie mitigazioni o perlomeno limitarne le dimensioni.
RUMORE/IMPATTO ACUSTICO	L'ambito è un discreto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto.
ARIA/ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'ambito non ricade in zone particolarmente critiche per la qualità dell'aria, anche se tutto il territorio provinciale rientra in zona di possibile superamento dei limiti del PM10. L'ambito si trova lungo una provinciale che attraversano il centro abitato, La strada è caratterizzata nello scenario PSC da emissioni giornaliere non molto alte (al giorno 13,3 kg/km di NOx e 0,9 kg/km di PM10) . Dovrà quindi essere previste una idonea distanza dalla strada.
ARIA/BILANCIO EMISSIVO	L'ambito è un modesto generatore di traffico, ma è localizzato lontano da fermate SFM (occorre verificare la fattibilità di un collegamento tra Sant'Agata e la stazione SFM di San Giovanni), gli spostamenti avverranno soprattutto su mezzo privato, con possibili ricadute in termini di impatto. Dovranno essere attuate tutte le misure previste dal piano di risanamento per il PM10, di mantenimento per gli altri inquinanti.

AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI (rif.QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo naturalistico-ambientale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo paesaggistico. Si segnala l'interferenza con l'ambito di permanenza della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Non si evidenziano elementi di incompatibilità sotto il profilo agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	Si applicano gli interventi previsti da NTA e RUE del PSC; i progetti dovranno essere compatibili con gli obiettivi di tutela. Con riferimento alla strada storica, in fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	L'ambito dovrà essere collegato con il sistema ciclabile e con quello pedonale al centro abitato e alle fermate del trasporto pubblico; i collegamenti dovranno essere tali da proteggere l'utente negli attraversamenti delle strade principali; le strade interne all'ambito dovranno essere facilmente percorribile dagli utenti più deboli.
SUOLO-SOTTOSUOLO-ACQUE	In fase di POC dovranno essere eseguiti approfondimenti geognostici che permettano di dettagliare le caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nell'ambito in esame e di valutare le eventuali indicazioni geotecniche da prescrivere in sede di PUA ed in sede attuativa. La realizzazione di nuovi insediamenti residenziali comporta l'adozione del principio di invarianza idraulica con i parametri definiti dall'Autorità idraulica competente; con la stessa potranno essere concordati studi di approfondimento specifici, in grado di determinarne l'esatto volume d'invaso da realizzare al servizio degli insediamenti.
RUMORE-QUALITÀ DELL'ARIA	Garantire per gli edifici residenziali o sensibili una certa distanza dalla strada e dalle aree produttive. Prevedere direttamente affacciati verso la strada e le aree produttive gli usi meno sensibili. Prevedere tutte le azioni del PGQA per gli usi civili e quelle necessarie per favorire una mobilità sostenibile.
AGRICOLTURA-PAESAGGIO-ECOSISTEMI	Trattandosi di un ambito già urbanizzato da riqualificare non si rilevano interferenze con le componenti; si consiglia comunque, compatibilmente con le dimensioni del comparto, e dato il tessuto insediativo circostante particolarmente denso, l'introduzione di elementi vegetazionali con funzione di compensazione ecologica e paesaggistica e di misure finalizzate al miglioramento del microclima urbano. La presenza delle persistenze collegate alla centuriazione romana (art. 8.2 PTCP) richiede che gli interventi siano coerenti con l'organizzazione territoriale storica, al fine di valorizzare l'assetto paesaggistico caratteristico.

VALSAT

SCHEDE CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

VAS-VALSAT
CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE	**VARIANTE SUD SANT'AGATA BOLOGNESE**
LOCALIZZAZIONE	Il corridoio by-passa a sud l'abitato di Sant'Agata, con adeguamento, per alcuni tratti, della viabilità esistente. Con riferimento alla via Montirone, il progetto dovrà essere definito in modo da salvaguardare l'edificato esistente.
FINALITA' TRASPORTISTICHE	Riduzione dei flussi di attraversamento del centro abitato, nel tratto percorso dalla via Persiceto. Il tracciato della nuova infrastruttura e il suo inserimento all'interno del sistema di programmazione infrastrutturale dovrà essere anticipato da uno studio di fattibilità tecnico-economico-finanziaria.
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DI MASSIMA	Piattaforma C2 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001).

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif. QC.3)	
EMERGENZE / CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SA.47).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	La realizzazione della variante sud dovrà tenere in considerazione che passa in un ambito agricolo di interesse paesaggistico, costeggia dei reticoli idrografici e degli ambiti a prevalente destinazione residenziale sia consolidata sia in corso di realizzazione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-ARCHITETTONICO	La realizzazione della variante sud dovrà tener conto dell'ambito di interesse storico Palazzo Bargellini e della maestà attualmente posta all'incrocio tra Via Montirone e Via Pedicello.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif. QC. 4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFTRASTRUTTURALI	Non si rilevano impatti.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif. QC.5)	
IDONEITÀ ALLA RIDUZIONE O ELIMINAZIONE DELLE CRITICITÀ EMERSE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Attraverso opportune misure di limitazione della permeabilità del centro abitato, il corridoio potrà sostenere idoneamente i flussi parassiti attualmente interessanti il sistema circolatorio.
INDIVIDUAZIONE DELLE PECULIARITÀ TRASPORTISTICHE DELL'INFRASTUTTURA PROPOSTA	Riduzione dei flussi di attraversamento del centro abitato.

SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE (rif. QC.6)

EMERGENZE/CRITICITÀ MORFOLOGICHE, GEOLOGICHE E GEOTECNICHE	Le aree interessate dal corridoio in progetto, risultano caratterizzate, sotto l'aspetto geotecnico, dalla presenza di terreni con valori di resistenza meccanica discreti, contraddistinti da un generalizzato peggioramento delle caratteristiche geotecniche con la profondità, con la presenza di terreni con caratteristiche geotecniche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Nella parte occidentale, ad andamento SO-NE, il corridoio infrastrutturale si accosta al tracciato dello Scolo Malmenago (minore di bonifica), mentre nella parte orientale, sempre ad andamento SO-NE, intercetta nella parte più settentrionale il tracciato dello Scaricatore di Canal Chiaro (minuto); nella parte centrale, l'infrastruttura si accosta, per tutto il tratto ad andamento NO-SE, al tracciato del Canal Chiaro di Valbona (minore) ed intercetta inoltre il tracciato dello Scolo Bisentolo (minore di bonifica) dell'Allacciante Vaccarezza - Pettarella (minuto) e dello Scolo Pettarella Superiore (minore di bonifica). Il tracciato del corridoio infrastrutturale, ricade infine parzialmente entro la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 m) relativa al Canal Chiaro di Val Bona. Per quest'ultimo corso d'acqua il consorzio di Bonifica segnala, nel tratto a monte della Via Persiceto (S.P. 255) ed a valle dell'abitato del Capoluogo, una condizione di criticità, per risolvere la quale sono previsti interventi per il ripristino della funzionalità idraulica e/o per la valorizzazione ambientale del corso d'acqua.

RUMORE - ARIA (rif. QC.7)

RUMORE: IMPATTO ACUSTICO	L'infrastruttura va a scaricare una strada altamente trafficata e con un'alta percentuale di mezzi pesanti che attraverso il centro abitato adeguando strade esistenti. Nei tratti stradali esistenti è rilevabile la presenza di residenze lungo tali strade. Sarà pertanto necessario in fase di progettazione individuare la miglior soluzione progettuale al fine di minimizzare l'impatto acustico e la dimensione delle mitigazioni.
ARIA: ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	Il corridoio costituisce la variante ad una strada classificata nella zonizzazione della qualità dell'aria come quelle che in una fascia di 100 m determinano il superamento del limite di NO2. Considerando a popolazione associata ai civici georeferenziati è stimabile una riduzione della popolazione nel buffer del 25% (da 339 a 254).

AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI (rif. QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Il tracciato lambisce ad ovest le nuove espansioni insediative in corso di realizzazione Nel tratto est mantiene ancora una fascia cuscinetto rispetto alle edificazioni esistenti e di previsione. In corrispondenza del tracciato, nei tratti ovest e sud, sono previsti dei corridoi della rete ecologica di progetto.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Il tracciato attraversa un ambito caratterizzato da un certo pregio storico - paesaggistico (tutto il tracciato rientra in Ambito agricolo a prevalente vocazione paesaggistica - APR; inoltre si segnala la sovrapposizione alla persistenza della centuriazione, art. 8.2 PTCP - e la presenza di Palazzo Bargellini).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Il disegno dell'infrastruttura, attestandosi quasi sempre in prossimità del fronte delle nuove espansioni insediative, tende nel complesso a ridurre l'effetto di frammentarietà e marginalizzazione del territorio agricolo. Solo nel quadrante orientale viene ritagliata all'interno una vasta area agricola, compresa tra il territorio urbanizzato e l'infrastruttura di progetto, per la quale esiste il rischio di una potenziale marginalizzazione per le aziende presenti.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale storica e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato storico e dell'area stessa. In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere i reticoli idrografici a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	La nuova infrastruttura dovrà essere realizzata con piattaforme della classe "C2" ai sensi delle Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001. Dovranno essere previste connessioni contenute per permettere l'accessibilità agli ambiti limitrofi.
SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE	In fase progettuale dovrà essere approntata un'opportuna campagna geognostica che permetta di implementare la conoscenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nelle aree interessate dall'infrastruttura. In corrispondenza dell'attraversamento dei corsi d'acqua dovrà essere garantita una sezione libera dei corsi d'acqua uguale o superiore a quella esistente, assicurando un franco rispetto alle piene di riferimento di almeno 1 m; dovrà inoltre essere garantita una adeguata continuità attraverso l'infrastruttura dei fossi di scolo poderali, che potranno anche essere raccolti su un canale di gronda posto a monte dell'infrastruttura, ma non in modo sistematico. In fase progettuale dovrà essere attentamente valutato il recettore finale delle acque di piattaforma, tenuto anche conto della situazione di sofferenza già esistente per il Canal Chiaro di Valbona. Il tracciato viario in progetto dovrà essere dotato degli idonei dispositivi per il trattamento delle acque di prima pioggia nonché dei volumi necessari, ricavati in vasche "trappola" per gli sversamenti accidentali; dovranno essere previsti adeguati sistemi di abbattimento delle potenziali contaminazioni delle acque dilavanti la piattaforma stradale prima di essere immesse nel reticolo idrografico e/o fognario.
RUMORE - QUALITÀ DELL'ARIA	Dovrà essere garantita in fase di progettazione la massima distanza dagli edifici residenziali esistenti e il corretto inserimento ambientale delle eventuali mitigazioni che si rendessero necessarie.
AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI	Il corridoio infrastrutturale è accompagnato dalla previsione di una fascia di ambientazione: nel progetto dell'infrastruttura sarà opportuno prevedere delle connessioni/collegamenti trasversali che consentano di limitare l'effetto di barriera ecologica della stessa, approfittando della fascia di ambientazione. Nel tratto est, dove si mantiene una fascia "cuscinetto" rispetto alle edificazioni esistenti e di previsione, risulta auspicabile vengano adottate soluzioni di "ambientazione", oltre alla previsione della fascia di ambientazione infrastrutturale. In particolare in questa porzione, dove viene ritagliata una vasta area agricola, compresa tra il territorio urbanizzato e l'infrastruttura di progetto, andranno assicurati i collegamenti viari trasversali in maniera da non introdurre degli elementi di marginalizzazione per le aziende presenti. Infine dato il pregio storico - paesaggistico del contesto, l'intervento, che già risulta coerente con la struttura della centuriazione, dovrà essere oggetto di specifiche attenzioni progettuali, che consentano di minimizzare gli impatti paesaggistici percettivi.

VAS-VALSAT
CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE	**VARIANTE NORD-OVEST SANT'AGATA BOLOGNESE**
LOCALIZZAZIONE	Il corridoio by-passa a nord-ovest l'abitato di Sant'Agata, con adeguamento, per il collegamento tra SP 255 per Modena e via per Crevalcore, con l'adeguamento della direttrice delle vie Malmanago e degli Alberi già esistente.
FINALITA' TRASPORTISTICHE	Riduzione dei flussi di attraversamento del centro abitato di Sant'Agata Bolognese.
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DI MASSIMA	Piattaforma F1 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001).

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif. QC.3)	
EMERGENZE / CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Il disegno del corridoio è coerente con la maglia della centuriazione e con il comma 9 dell'art. 8.2 del PTCP.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	La realizzazione del corridoio dovrà tenere in considerazione che passa in un ambito agricolo di interesse paesaggistico, ed è parallelo al canale storico Malmenago. Il corridoio è coerente con la trama dell'appoderamento storico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-ARCHITETTONICO	Non si rilevano impatti.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif. QC. 4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFTRASTRUTTURALI	Il corridoio interseca in Loc. Molino di Sotto un elettrodotto ENEL MT a doppia terna. Tale elettrodotto comunque non rappresenta un impatto per il corridoio infrastrutturale.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif. QC.5)	
IDONEITÀ ALLA RIDUZIONE O ELIMINAZIONE DELLE CRITICITÀ EMERSE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Il corridoio di potenziamento della viabilità esistente è finalizzato alla creazione di condizioni tali da consentire di limitare i flussi di attraversamento del centro abitato.
INDIVIDUAZIONE DELLE PECULIARITÀ TRASPORTISTICHE DELL'INFRASTUTTURA PROPOSTA	Riduzione dei flussi di attraversamento del centro abitato.

SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE (rif. QC.6)

EMERGENZE/CRITICITÀ MORFOLOGICHE, GEOLOGICHE E GEOTECNICHE	Le indagini geotecniche e le elaborazioni svolte non interessano l'intero sviluppo del tracciato infrastrutturale; nelle aree indagate sono presenti terreni con valori di resistenza meccanica da mediocri a discreti. L'area risulta inoltre caratterizzata da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 0-5 mm/anno.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Nel tratto occidentale, ad andamento SO-NE, il corridoio infrastrutturale si accosta al tracciato dello Scolo Malmenago (minore di bonifica); nel tratto nord-orientale, ad andamento NO-SE, interseca il tracciato dello Scolo Cerchia (minore di bonifica) e si conclude in prossimità del Canale Chiaro di Valbona (minore di bonifica). Il tracciato del corridoio infrastrutturale ricade, col suo ultimo tratto sud-orientale, entro la fascia di tutela delle acque pubbliche (150 mt) relativa al Canal Chairo di Valbona. Per quest'ultimo corso d'acqua e per lo Scolo Cerchia, il Consorzio di Bonifica segnala condizioni di criticità, per risolvere la quali sono previsti interventi per il ripristino della funzionalità idraulica e/o per la valorizzazione ambientale dei corsi d'acqua.

RUMORE - ARIA (rif. QC.7)

RUMORE: IMPATTO ACUSTICO	Il corridoio passa ad adeguata distanza dalle aree residenziali, risulta pertanto possibile mitigare adeguatamente l'impatto sui ricettori presenti e prevedere la fascia di ambientazione. L'infrastruttura peraltro va a scaricare una strada provinciale che passa vicino alle aree residenziali e ad una struttura scolastica.
ARIA: ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	Il corridoio costituisce la variante ad una strada provinciale. L'intervento prevede di allontanare tale sorgente dalle aree maggiormente abitate, oltre che da una struttura scolastica alla quale attualmente passa in adiacenza.

AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI (rif. QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	La previsione infrastrutturale, che mantiene un'area cuscinetto rispetto alle edificazioni esistenti ed agli ambiti di previsione, e si realizza su strade esistenti. In corrispondenza del tracciato sono previsti dei corridoi della rete ecologica di progetto.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Il tracciato attraversa un ambito caratterizzato da un certo pregio storico - paesaggistico (tutto il tracciato rientra in Ambito agricolo a prevalente vocazione paesaggistica - APR; inoltre si segnala la sovrapposizione alla persistenza della centuriazione, art. 8.2 PTCP)
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale storica e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato storico e dell'area stessa. In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere i reticoli idrografici a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Il potenziamento della viabilità esistente dovrà essere realizzato con piattaforme della classe "F1" ai sensi delle Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001.
SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE	In fase progettuale dovrà essere approntata un'opportuna campagna geognostica che permetta di implementare la conoscenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nelle aree interessate dall'infrastruttura. In fase progettuale il tracciato definitivo dell'infrastruttura, nel tratto in cui affianca lo Scolo Malmenago, dovrà essere individuato mantenendo un'opportuna distanza di rispetto dallo stesso; in corrispondenza dell'attraversamento dei corsi d'acqua dovrà essere garantita una sezione libera dei corsi d'acqua uguale o superiore a quella esistente, assicurando un franco rispetto alle piene di riferimento di almeno 1 m; dovrà inoltre essere garantita una adeguata continuità attraverso l'infrastruttura dei fossi di scolo poderali, che potranno anche essere raccolti su un canale di gronda posto a monte dell'infrastruttura, ma non in modo sistematico. In fase progettuale dovrà essere attentamente valutato il recettore finale delle acque di piattaforma, tenuto anche conto della situazione di sofferenza già esistente per il Canalchiaro di Valbona e per lo Scolo Cerchia. Il tracciato viario in progetto dovrà essere dotato degli idonei dispositivi per il trattamento delle acque di prima pioggia nonché dei volumi necessari, ricavati in vasche "trappola" per gli sversamenti accidentali; dovranno essere previsti adeguati sistemi di abbattimento delle potenziali contaminazioni delle acque dilavanti la piattaforma stradale prima di essere immesse nel reticolo idrografico e/o fognario.
RUMORE - QUALITÀ DELL'ARIA	Dovrà essere garantita in fase di progettazione la massima distanza dagli edifici residenziali esistenti e il corretto inserimento ambientale delle eventuali mitigazioni che si rendessero necessarie.
AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI	La previsione di potenziamento della infrastruttura esistente è accompagnato dalla previsione di un elemento lineare della rete ecologica di progetto; sarà opportuno prevedere elementi che garantiscano la continuità ecologica lungo il tracciato, e delle connessioni/collegamenti trasversali che consentano di limitare l'effetto di barriera ecologica della stessa. Anche se si mantiene una fascia "cuscinetto" rispetto alle edificazioni esistenti e di previsione, è auspicabile vengano adottate soluzioni di "ambientazione" dell'infrastruttura. In particolare, poiché rimane una vasta area agricola, compresa tra il territorio urbanizzato e l'infrastruttura, andranno assicurati i collegamenti viari trasversali in maniera da non introdurre degli elementi di marginalizzazione per le aziende presenti. Infine dato il pregio storico - paesaggistico del contesto, l'intervento, che si sovrappone ad infrastrutture esistenti, risulta coerente con la struttura della centuriazione, ma dovrà essere oggetto di specifiche attenzioni progettuali, che consentano di minimizzare gli impatti paesaggistici percettivi.

VAS-VALSAT
CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE	**VARIANTE SUD-OVEST SAN MATTEO DELLA DECIMA**
LOCALIZZAZIONE	Il corridoio di collegamento tra la SP1 e la SP 255 passa a sud-ovest di San Matteo della Decima lungo la direttrice di via Cavamento e via Sparadella
FINALITA' TRASPORTISTICHE	Completamento e potenziamento del sistema della viabilità extraurbana per favorire il decongestionamento delle infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale di previsione. Riduzione dei flussi di attraversamento del centro abitato.
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DI MASSIMA	Piattaforma C2 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001).

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif. QC.3)	
EMERGENZE / CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SG.123).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Il corridoio è coerente con la trama dell'appoderamento storico seguendo il tracciato della strada storica Via Virginia.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-ARCHITETTONICO	Non si rilevano impatti.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif. QC. 4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFTRASTRUTTURALI	Il corridoio interseca e affianca diversi elettrodotti. Tali reti infrastrutturali comunque non sono impattanti per il corridoio infrastrutturale.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif. QC.5)	
IDONEITÀ ALLA RIDUZIONE O ELIMINAZIONE DELLE CRITICITÀ EMERSE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Il corridoio è funzionale alla eliminazione dei flussi di traffico di attraversamento dell'abitato di S. Matteo della Decima. Si evidenzia inoltre la funzione di sostegno dei flussi di relazione tra il territorio e il corridoio della Cispadana.
INDIVIDUAZIONE DELLE PECULIARITÀ TRASPORTISTICHE DELL'INFRASTUTTURA PROPOSTA	Completamento e potenziamento del sistema della viabilità extraurbana per favorire il decongestionamento delle infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale di previsione. Riduzione dei flussi di attraversamento del centro abitato.

SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE (rif. QC.6)

EMERGENZE/CRITICITÀ MORFOLOGICHE, GEOLOGICHE E GEOTECNICHE	Le indagini geotecniche e le elaborazioni svolte non interessano l'intero sviluppo del tracciato infrastrutturale; in prossimità del tratto centrale del tracciato, l'elaborazione delle prove ha stimato la presenza di terreni con valori di resistenza meccanica mediocri. L'area risulta inoltre caratterizzata da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Nella tratto occidentale, ad andamento N-S, il corridoio si accosta al tracciato del Collettore Acque Basse dx (secondario) e nella parte meridionale, al tracciato dello Scolo Trombina (minore), arrivando in prossimità del Canale di Cento ove ricade entro la rispettiva fascia di tutela delle acque pubbliche (150 mt). Tutto il tratto a direzione N-S e la metà occidentale del tratto meridionale ricadono in zone caratterizzate da debolissima pendenza della superficie topografica; in particolare, una porzione del tratto N-S interseca un'area depressa. Gli stessi tratti attraversano un'area potenzialmente inondabile.

RUMORE - ARIA (rif. QC.7)

RUMORE: IMPATTO ACUSTICO	Il corridoio passa ad adeguata distanza dalle aree residenziali, risulta pertanto possibile mitigare adeguatamente l'impatto sui ricettori presenti e prevedere la fascia di ambientazione. L'infrastruttura peraltro va a scaricare la strada che attraversa il centro abitato.
ARIA: ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'intervento costituisce variante per la strada storica che attraversa San Matteo della Decima, riducendo quindi i flussi di attraversamento attuali provenienti da Crevalcore, che non sono trascurabili.

AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI (rif. QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Il tracciato, per il quale è prevista la fascia di ambientazione infrastrutturale si appoggia lungo alcuni canali principali, individuati come corridoi della rete ecologica di progetto, e si mantiene a distanza rispetto all'edificato. Non interferisce con elementi di particolare interesse naturalistico ambientale; risultano elementi di attenzione l'intersezione e la prossimità con il Collettore Acque Basse (corridoio ecologico principale).
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Il tracciato proposto rientra in Ambito agricolo a prevalente vocazione paesaggistica - APR; inoltre si segnala la sovrapposizione alla persistenza della Partecipanza agraria, art. 8.4 PTCP.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Il disegno dell'infrastruttura, attestandosi per lo più lungo il sistema di canali principali, tende nel complesso a ridurre l'effetto frammentazione del territorio agricolo. Va segnalata però l'ampia area agricola compresa tra il territorio urbanizzato e l'infrastruttura di progetto, per la quale esiste il rischio di una marginalizzazione delle aziende agricole presenti.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale storica e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato storico e dell'area stessa.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	La nuova infrastruttura dovrà essere realizzata con piattaforme della classe "C2" ai sensi delle Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001. Dovrà essere previsto un numero contenuto di connessioni per permettere la possibilità di drenare traffico dalla rete storica. Particolare attenzione andrà posta nella progettazione degli attacchi alla SP1, in particolare per le potenziali interferenze con il canale esistente, ed alla Sp 255 per evitare interferenze con il nucleo abitato La Mora.
SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE	In fase progettuale dovrà essere approntata un'opportuna campagna geognostica che permetta di implementare la conoscenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nelle aree interessate dall'infrastruttura. In fase progettuale il tracciato definitivo dell'infrastruttura, nei tratti in cui affianca i corsi d'acqua esistenti (Collettore acque Basse dx e Scolo Trombina) dovrà essere individuato mantenendo un'opportuna distanza di rispetto dagli stessi; in corrispondenza dell'attraversamento dei corsi d'acqua del reticolo idrografico minore e minuto, dovrà inoltre essere garantita una sezione libera dei corsi d'acqua uguale o superiore a quella esistente, assicurando un franco rispetto alle piene di riferimento di almeno 1 m. Il tracciato viario dovrà essere realizzato a quote altimetriche tali da mettere in sicurezza idraulica l'infrastruttura; dovrà inoltre essere garantita una adeguata continuità attraverso l'infrastruttura dei fossi di scolo poderali, che potranno anche essere raccolti su un canale di gronda posto a monte dell'infrastruttura, ma non in modo sistematico. Il tracciato viario in progetto dovrà essere dotato degli idonei dispositivi per il trattamento delle acque di prima pioggia nonché dei volumi necessari, ricavati in vasche "trappola" per gli sversamenti accidentali; dovranno essere previsti adeguati sistemi di abbattimento delle potenziali contaminazioni delle acque dilavanti la piattaforma stradale prima di essere immesse nel reticolo idrografico e/o fognario.
RUMORE - QUALITÀ DELL'ARIA	Dovrà essere garantita in fase di progettazione la massima distanza dagli edifici residenziali esistenti e il corretto inserimento ambientale delle eventuali mitigazioni che si rendessero necessarie.
AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI	Il tracciato, che ha interiorizzato alcuni elementi di mitigazione paesaggistico - ambientale, appoggiandosi alla orditura "storica" del territorio agricolo e riuscendo in buona parte a collimare con i "segni" della struttura territoriale, si mantiene a distanza rispetto all'edificato. Nel progetto dell'infrastruttura sarà opportuno prevedere delle connessioni/collegamenti trasversali, anche approfittando della prevista fascia di ambientazione, che consentano di limitare l'effetto di barriera ecologica della stessa. Dal punto di vista paesaggistico, sarà inoltre necessario introdurre delle specifiche attenzioni progettuali finalizzate a contenere gli impatti percettivi. Va segnalata infine la necessità di assicurare i collegamenti viari trasversali in maniera da non introdurre degli elementi di marginalizzazione per le aziende presenti.

VAS-VALSAT
CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE	**VARIANTE DI CROCETTA**
LOCALIZZAZIONE	Il corridoio passa a nord-est di Crocetta.
FINALITA' TRASPORTISTICHE	Riduzione dei flussi di attraversamento del centro abitato.
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DI MASSIMA	Piattaforma C2 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001).

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif. QC.3)	
EMERGENZE / CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con area centuriata (SA.47, CR.11).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	La realizzazione del corridoio a Nord di Crocetta dovrà tenere in considerazione che passa per un tratto in un ambito agricolo di interesse paesaggistico e per un tratto costeggia la linea ferroviaria. A Nord si riallaccia alla Persicetana vicino all'ambito a prevalente destinazione residenziale consolidata e a quello produttivo.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-ARCHITETTONICO	Non si rilevano impatti.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif. QC. 4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFTRASTRUTTURALI	Non si rilevano impatti.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif. QC.5)	
IDONEITÀ ALLA RIDUZIONE O ELIMINAZIONE DELLE CRITICITÀ EMERSE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Il corridoio è funzionale alla eliminazione dei flussi di attraversamento dell'abitato di Crocetta.
INDIVIDUAZIONE DELLE PECULIARITÀ TRASPORTISTICHE DELL'INFRASTUTTURA PROPOSTA	Riduzione dei flussi di attraversamento del centro abitato.

SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE (rif. QC.6)

EMERGENZE/CRITICITÀ MORFOLOGICHE, GEOLOGICHE E GEOTECNICHE	Sotto l'aspetto geotecnico le elaborazioni disponibili interessano solamente il tratto nord del tracciato, dove si riconoscono terreni con valori di resistenza meccanica da mediocri a discreti. L'area risulta inoltre caratterizzata da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il corridoio si sviluppa all'interno di un'area potenzialmente inondabile.

RUMORE - ARIA (rif. QC.7)

RUMORE: IMPATTO ACUSTICO	Il corridoio passa tra un'area produttiva e la ferrovia, quindi in un area non sensibile. L'infrastruttura peraltro va a scaricare una strada attualmente trafficata e con un'alta percentuale di mezzi pesanti che passa vicino alle aree residenziali, anche in previsione
ARIA: ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	Il corridoio costituisce la variante ad una strada classificata nella zonizzazione della qualità dell'aria come quelle che in una fascia di 100 m determinano il superamento del limite di NO2 che attraversa il centro abitato in adiacenza ad aree residenziali esistenti e in previsione. Considerando la popolazione associata ai civici georeferenziati è stimabile una riduzione della popolazione nel buffer del 92% (da 160 a 13) senza considerare l'area in previsione

AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI (rif. QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Il tracciato lambisce sul lato est le nuove espansioni insediative, e si inserisce in un contesto fortemente compresso tra elementi infrastrutturali importanti.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Il nuovo tracciato, compreso entro l'Ambito agricolo a prevalente vocazione paesaggistica - ARP, si inserisce in un contesto fortemente compresso tra elementi infrastrutturali importanti, ed insiste sull'area di permanenza degli elementi della centuriazione (art. 8.2 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Il disegno dell'infrastruttura interessa per lo più territorio già compromesso dai numerosi tagli infrastrutturali e insediativi presenti.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale storica e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato storico e dell'area stessa.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	La nuova infrastruttura dovrà essere realizzata con piattaforme della classe "C2" ai sensi delle Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001.
SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE	In fase progettuale dovrà essere approntata un'opportuna campagna geognostica che permetta di implementare la conoscenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nelle aree interessate dall'infrastruttura. Il tracciato viario dovrà essere realizzato a quote altimetriche tali da mettere in sicurezza idraulica l'infrastruttura; dovrà inoltre essere garantita una adeguata continuità attraverso l'infrastruttura dei fossi di scolo poderali, che potranno anche essere raccolti su un canale di gronda posto a monte dell'infrastruttura, ma non in modo sistematico. Il tracciato viario in progetto dovrà essere dotato degli idonei dispositivi per il trattamento delle acque di prima pioggia nonché dei volumi necessari, ricavati in vasche "trappola" per gli sversamenti accidentali; dovranno essere previsti adeguati sistemi di abbattimento delle potenziali contaminazioni delle acque dilavanti la piattaforma stradale prima di essere immesse nel reticolo idrografico e/o fognario.
RUMORE - QUALITÀ DELL'ARIA	Dovrà essere garantita in fase di progettazione la massima distanza dagli edifici residenziali esistenti e il corretto inserimento ambientale delle eventuali mitigazioni che si rendessero necessarie.
AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI	L'elevata compressione del settore territoriale attraversato, e la presenza di sistemi infrastrutturali, rendono auspicabile nel progetto la creazione di elementi di permeabilità ecologica, e connessioni/collegamenti trasversali, anche approfittando della prevista fascia di ambientazione, che consentano di limitare l'effetto di barriera ecologica, in considerazione dei corridoi ecologici previsti nella rete di progetto in corrispondenza della ferrovia. Inoltre il contesto paesaggistico particolare (APR e permanenza degli elementi della centuriazione) rende auspicabile una particolare attenzione progettuale finalizzata a migliorare la qualità percettiva complessiva. Dal punto di vista agricolo, per escludere ulteriori impatti e marginalizzazione del territorio agricolo circostante, il progetto dovrà assicurare gli eventuali collegamenti viari trasversali, per le aziende presenti.

VAS-VALSAT
CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE	**TANGENZIALE SUD - EST DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO**
LOCALIZZAZIONE	Il corridoio passa a sud-est di San Giovanni in Persiceto, collegando la SP2-Le Budrie alla Trasversale di Pianura.
FINALITA' TRASPORTISTICHE	Completamento e potenziamento del sistema della viabilità extraurbana per favorire il decongestionamento delle infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale di previsione.
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DI MASSIMA	Piattaforma C1 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001).

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif. QC.3)	
EMERGENZE / CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Vicinanza con un sito di età romana (SG.54).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	La realizzazione della tangenziale dovrà tenere in considerazione che passa in un ambito agricolo di interesse paesaggistico, costeggia e attraversa dei reticoli idrografici e interseca sia elementi della viabilità storica sia un tratto della linea ferroviaria.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-ARCHITETTONICO	Non si rilevano impatti.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif. QC. 4)

CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFTRASTRUTTURALI	Il corridoio interseca le seguenti infrastrutture tecnologiche: - elettrodotto RFI 132Kv a singola terna; - elettrodotto ENEL MT a singola terna; - metanodotto di I° specie. Tali reti infrastrutturali comunque non generano impatti sul corridoio in questione.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif. QC.5)

IDONEITÀ ALLA RIDUZIONE O ELIMINAZIONE DELLE CRITICITÀ EMERSE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Il collegamento è funzionale a ridurre i flussi di traffico sulla via Persicetana consentendo la chiusura di un sistema anulare intermedio sub parallelo alla tangenziale di Bologna. Si evidenzia la capacità di assorbire flussi di traffico pesante e leggero che attualmente insistono sulla strada Persicetana.
INDIVIDUAZIONE DELLE PECULIARITÀ TRASPORTISTICHE DELL'INFRASTUTTURA PROPOSTA	Completamento e potenziamento del sistema della viabilità extraurbana per favorire il decongestionamento delle infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale di previsione.

SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE (rif. QC.6)

EMERGENZE/CRITICITÀ MORFOLOGICHE, GEOLOGICHE E GEOTECNICHE	Il corridoio intercetta trasversalmente la parte meridionale di una struttura di dosso fluviale; l'area interessata dal tracciato del corridoio infrastrutturale, risulta caratterizzata da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 10-15 mm/anno, nella parte occidentale, progressivamente crescenti spostandosi verso est, sino a valori di 25 mm/anno. Sotto l'aspetto geotecnico le elaborazioni disponibili interessano solamente il tratto più occidentale del tracciato, dove si hanno terreni con valori di resistenza meccanica molto buoni ed il tratto più orientale, dove la resistenza meccanica presenta valori discreti.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il corridoio intercetta, da ovest ad est, il tracciato dello Scolo Fossetta dei Mendicanti nord (minuto), dello Scolo Cantalupo (minuto) e dello Scolo Mascellaro (minore); la parte orientale del tracciato ricade inoltre entro la perimetrazione di un'area potenzialmente inondabile.

RUMORE - ARIA (rif. QC.7)

RUMORE: IMPATTO ACUSTICO	Il corridoio passa ad adeguata distanza dalle aree residenziali risulta pertanto possibile mitigare l'impatto sui ricettori presenti e prevedere la fascia di ambientazione. L'infrastruttura peraltro va a scaricare un tratto della Persicetana e della tangenziale sud, che passa vicino alle aree residenziali esistenti e in previsione.
ARIA: ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	L'infrastruttura va a scaricare, per il traffico di attraversamento, un tratto della tangenziale sud e della Persicetana, che passa vicino alle aree residenziali esistenti e in previsione. L'intervento prevede di allontanare tale sorgente dalle aree maggiormente abitate. Considerando la popolazione associata ai civici georeferenziati è stimabile una riduzione della popolazione nel buffer del 95% (da 348 a 19) senza considerare l'area in previsione.

AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI (rif. QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Il tracciato interessa per lo più un territorio poco urbanizzato e quindi meritevole di attenzione al fine di contenere i disturbi sugli habitat circostanti. Nel tratto est, tra la Persicetana e la Trasversale di Pianura, lambisce a sud un nodo semplice della rete ecologica di progetto in connessione con l'area SIC - ZPS della Bora. In affiancamento al tracciato è previsto un corridoio principale della rete ecologica, che realizza una previsione del PTCP (direzione di collegamento ecologico) e approfitta della prevista fascia di ambientazione infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Il tracciato interessa per lo più un territorio poco urbanizzato e quindi meritevole di specifiche attenzioni progettuali che consentano di minimizzare gli impatti sul paesaggio.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Il tracciato interessa per lo più un territorio poco urbanizzato, ad elevata vocazione produttiva agricola.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale storica e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato storico e dell'area stessa. In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere i reticoli idrografici a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	La nuova infrastruttura dovrà essere realizzata con piattaforme della classe "C1" ai sensi delle Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001. Non sono permesse connessioni con la rete circostante se non con la rete primaria; la nuova infrastruttura non sarà connessa agli ambiti di previsione se non attraverso interiezioni dedicate.
SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE	In fase progettuale dovrà essere approntata un'opportuna campagna geognostica che permetta di implementare la conoscenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nelle aree interessate dall'infrastruttura. In corrispondenza dell'attraversamento dei corsi d'acqua del reticolo idrografico minore e minuto, dovrà essere garantita una sezione libera dei corsi d'acqua uguale o superiore a quella esistente, assicurando un franco rispetto alle piene di riferimento di almeno 1 m. Il tracciato viario dovrà essere realizzato a quote altimetriche tali da mettere in sicurezza idraulica l'infrastruttura; dovrà inoltre essere garantita una adeguata continuità attraverso l'infrastruttura dei fossi di scolo poderali, che potranno anche essere raccolti su un canale di gronda posto a monte dell'infrastruttura, ma non in modo sistematico. Il tracciato viario in progetto dovrà essere dotato degli idonei dispositivi per il trattamento delle acque di prima pioggia nonché dei volumi necessari, ricavati in vasche "trappola" per gli sversamenti accidentali; dovranno essere previsti adeguati sistemi di abbattimento delle potenziali contaminazioni delle acque dilavanti la piattaforma stradale prima di essere immesse nel reticolo idrografico e/o fognario.
RUMORE - QUALITÀ DELL'ARIA	Dovrà essere garantita in fase di progettazione la massima distanza dagli edifici residenziali esistenti e il corretto inserimento ambientale delle eventuali mitigazioni che si rendessero necessarie.
AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI	In considerazione del territorio poco urbanizzato attraversato il progetto dell'infrastruttura dovrà prevedere delle connessioni/collegamenti trasversali, che consentano di limitare l'effetto di barriera ecologica, e realizzare il corridoio di progetto in affiancamento, giovandosi della prevista fascia di ambientazione infrastrutturale. Inoltre il contesto paesaggistico rende auspicabile una particolare attenzione progettuale finalizzata a migliorare la qualità percettiva complessiva, prevedendo opportune e specifiche mitigazioni che consentano di minimizzare gli impatti sul paesaggio attraversato. Trovandosi in territorio agricolo poco urbanizzato, occorrerà una particolare attenzione al fine di ridurre l'effetto frammentazione e marginalizzazione delle aziende attraversate.

VAS-VALSAT
CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE	**VARIANTE DELLA SP2 - LE BUDRIE**
LOCALIZZAZIONE	Il corridoio passa a ovest delle Budrie collegando la SP 2 Le Budrie, in località "La Villa" alla tangenziale sud di San Giovanni in Persiceto.
FINALITA' TRASPORTISTICHE	Completamento e potenziamento del sistema della viabilità extraurbana per favorire il decongestionamento delle infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale di previsione.
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DI MASSIMA	Piattaforma C1 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001).

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif. QC.3)	
EMERGENZE / CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Vicinanza con un sito di età romana (SG.54).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	La realizzazione del corridoio dovrà tenere in considerazione che passa in un ambito agricolo di interesse paesaggistico e attraversa dei reticoli idrografici quali i canali storici nella zona di Castagnolo via di Mezzo e scolo Fossetta.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-ARCHITETTONICO	Si rileva un'interferenza in corrispondenza dell'attraversamento di via Bassa in quanto il corridoio proposto lambisce alcuni beni culturali di notevole importanza quali Villa Pia, Casa Calanchetto e l'oratorio di S. Antonio.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif. QC. 4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFTRASTRUTTURALI	Il corridoio interseca un metanodotto di I° specie e tre elettrodotti ENEL MT a singola terna. Tali reti infrastrutturali comunque non generano impatti sul corridoio in questione.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif. QC.5)	
IDONEITÀ ALLA RIDUZIONE O ELIMINAZIONE DELLE CRITICITÀ EMERSE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Il collegamento è funzionale a ridurre i flussi di traffico sulla via Persicetana consentendo la chiusura di un sistema anulare intermedio sub parallelo alla tangenziale di Bologna. Si evidenzia la capacità di assorbire flussi di traffico pesante e leggero che attualmente insistono sulla strada Persicetana
INDIVIDUAZIONE DELLE PECULIARITÀ TRASPORTISTICHE DELL'INFRASTUTTURA PROPOSTA	Completamento e potenziamento del sistema della viabilità extraurbana per favorire il decongestionamento delle infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale di previsione.

SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE (rif. QC.6)

EMERGENZE/CRITICITÀ MORFOLOGICHE, GEOLOGICHE E GEOTECNICHE	L'area interessata dal tracciato del corridoio infrastrutturale, risulta caratterizzata da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 5-10 mm/anno, nella parte meridionale, 10-15 mm/anno nel tratto settentrionale; l'area non risulta caratterizzata da un punto di vista geotecnico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il corridoio intercetta il tracciato dello Scolo Fossetta dei Mendicanti sud (minuto) e del Canale Scolmatore della Romita (minore di bonifica). Il tratto settentrionale insiste parzialmente in un area potenzialmente inondabile.

RUMORE - ARIA (rif. QC.7)

RUMORE: IMPATTO ACUSTICO	Il corridoio passa ad adeguata distanza dalle aree residenziali, risulta pertanto possibile mitigare adeguatamente l'impatto sui ricettori presenti e prevedere la fascia di ambientazione. L'infrastruttura peraltro va a scaricare una strada provinciale che attraversa vari centri abitati e passa vicino alle aree residenziali e a strutture scolastiche.
ARIA: ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	Il corridoio costituisce la variante ad una strada provinciale che attraversa vari centri abitati residenziali. L'intervento prevede di allontanare tale sorgente dalle aree maggiormente abitate. Il corridoio risulta peraltro più corto della strada che va a sostituire.

AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI (rif. QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Il tracciato interessa per lo più un territorio poco urbanizzato e quindi meritevole di attenzione al fine di contenere i disturbi sugli habitat circostanti. In affiancamento al tracciato, nella porzione a nord di via di Mezzo, è previsto un corridoio principale della rete ecologica, che realizza una previsione del PTCP (direzione di collegamento ecologico) e approfitta della prevista fascia di ambientazione infrastrutturale.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Il tracciato interessa per lo più un territorio poco urbanizzato e quindi meritevole di specifiche attenzioni progettuali che consentano di minimizzare gli impatti sul paesaggio.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Il tracciato interessa per lo più un territorio poco urbanizzato e quindi meritevole di attenzione al fine di ridurre l'effetto frammentazione e marginalizzazione del territorio agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale storica e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato storico e dell'area stessa. In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere i reticoli idrografici a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	La nuova infrastruttura dovrà essere realizzata con piattaforme della classe "C1" ai sensi delle Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001. Non sono permesse connessioni con la rete circostante se non con la rete primaria; la nuova infrastruttura non sarà connessa agli ambiti di previsione se non attraverso interiezioni dedicate.
SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE	In fase progettuale dovrà essere approntata un'opportuna campagna geognostica che permetta di implementare la conoscenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nelle aree interessate dall'infrastruttura. In corrispondenza dell'attraversamento dei corsi d'acqua del reticolo idrografico minuto e di bonifica, dovrà essere garantita una sezione libera dei corsi d'acqua uguale o superiore a quella esistente, assicurando un franco rispetto alle piene di riferimento di almeno 1 m. Il tracciato viario dovrà essere realizzato a quote altimetriche tali da mettere in sicurezza idraulica l'infrastruttura; dovrà inoltre essere garantita una adeguata continuità attraverso l'infrastruttura dei fossi di scolo poderali, che potranno anche essere raccolti su un canale di gronda posto a monte dell'infrastruttura, ma non in modo sistematico. Il tracciato viario in progetto dovrà essere dotato degli idonei dispositivi per il trattamento delle acque di prima pioggia nonché dei volumi necessari, ricavati in vasche "trappola" per gli sversamenti accidentali; dovranno essere previsti adeguati sistemi di abbattimento delle potenziali contaminazioni delle acque dilavanti la piattaforma stradale prima di essere immesse nel reticolo idrografico e/o fognario.
RUMORE - QUALITÀ DELL'ARIA	Dovrà essere garantita in fase di progettazione la massima distanza dagli edifici residenziali esistenti e il corretto inserimento ambientale delle eventuali mitigazioni che si rendessero necessarie.
AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI	In considerazione del territorio poco urbanizzato attraversato il progetto dell'infrastruttura dovrà prevedere delle connessioni/collegamenti trasversali, che consentano di limitare l'effetto di barriera ecologica, e realizzare il corridoio di progetto in affiancamento, giovandosi della prevista fascia di ambientazione infrastrutturale. Sempre all'interno di tale fascia dovranno essere previste opportune e specifiche attenzioni progettuali che consentano di minimizzare gli impatti sul paesaggio attraversato. Trovandosi all'interno di un AVA, in territorio agricolo poco urbanizzato, occorrerà una particolare attenzione al fine di ridurre l'effetto frammentazione e marginalizzazione delle aziende attraversate.

VAS-VALSAT
CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE	**PROLUNGAMENTO INTERMEDIA DI PIANURA**
LOCALIZZAZIONE	Il corridoio passa a sud-est di Osteria Nuova, collegando la Padullese a nord di Calderara alla Persicetana tramite la via Valtiera.
FINALITA' TRASPORTISTICHE	Completamento e potenziamento del sistema della viabilità extraurbana per favorire il decongestionamento delle infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale di previsione.
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DI MASSIMA	Piattaforma C1 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001).

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif. QC.3)	
EMERGENZE / CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con un sito romano (CA.32). Vicinanza con tre siti di età romana (CA.14, CA.21, CA.20) e con uno di età medievale (CA.38).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	La realizzazione del corridoio dovrà tenere in considerazione che passa in parte in un ambito agricolo di interesse paesaggistico, in parte in ambito agricolo ad alta produttività, in parte attraversa dei reticoli idrografici e fasce di pertinenza fluviale e un tratto entra nell'area di pertinenza cimiteriale di Bonconvento. Il corridoio è coerente con la trama dell'appoderamento storico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-ARCHITETTONICO	L'infrastruttura di progetto lambisce l'ambito di interesse storico di Villa Paleotti.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif. QC. 4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFTRASTRUTTURALI	Il corridoio infrastrutturale interseca e affianca diversi elettrodotti. Questo comunque non rappresenta un impatto negativo per il corridoio in questione.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif. QC.5)	
IDONEITÀ ALLA RIDUZIONE O ELIMINAZIONE DELLE CRITICITÀ EMERSE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Il prolungamento è funzionale a ridurre i flussi di traffico sulla via Persicetana consentendo la chiusura di un sistema anulare intermedio sub parallelo alla tangenziale di Bologna. Si evidenzia la capacità di assorbire flussi di traffico pesante e leggero che attualmente insistono sulla strada Persicetana.
INDIVIDUAZIONE DELLE PECULIARITÀ TRASPORTISTICHE DELL'INFRASTUTTURA PROPOSTA	Completamento e potenziamento del sistema della viabilità extraurbana per favorire il decongestionamento delle infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale di previsione.

SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE (rif. QC.6)

EMERGENZE/CRITICITÀ MORFOLOGICHE, GEOLOGICHE E GEOTECNICHE	Il corridoio intercetta longitudinalmente, con direzione SO-NE, la struttura del dosso fluviale passante per Osteria Nuova-Tavernelle; ad est interseca invece parzialmente la struttura del dosso di Calderara. L'area interessata dal tracciato del corridoio infrastrutturale, risulta caratterizzata da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 20-25 mm/anno, nella parte occidentale, 15-20 mm/anno nel tratto orientale. Sotto l'aspetto geotecnico le elaborazioni disponibili sono solo parziali e non significative rispetto all'estensione del corridoio.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il corridoio intercetta, da ovest ad est, il tracciato dello Scolo Valtiera (minore), dello Scolo Cannocchietta Superiore (minore) e marginalmente dello Scolo Calderara Inferiore (minore di bonifica). Il tratto più occidentale del tracciato, fino all'incrocio con lo scolo Cannocchietta Superiore, rientra in un'area potenzialmente inondabile.

RUMORE - ARIA (rif. QC.7)

RUMORE: IMPATTO ACUSTICO	Il corridoio passa ad adeguata distanza dalle aree residenziali, risulta pertanto possibile mitigare adeguatamente l'impatto sui ricettori presenti e prevedere la fascia di ambientazione.
ARIA: ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	Questo collegamento costituisce la chiusura di un percorso est-ovest provinciale. L'intervento prevede di allontanare una quota di flussi dalle aree maggiormente abitate.

AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI (rif. QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Il tracciato, che in parte si sovrappone a strade esistenti, e interseca il corridoio del Passante Autostradale nord, interessa per lo più un territorio meritevole di attenzione al fine di contenere i disturbi sugli habitat circostanti (ARP).
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Il tracciato, che risulta coerente con la trama storica del territorio, interessa un Ambito agricolo a prevalente vocazione paesaggistica - ARP, e aree con elementi di attenzione (Villa Paleotti).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Il tracciato interessa per lo più un territorio poco urbanizzato e quindi meritevole di attenzione al fine di ridurre l'effetto frammentazione e marginalizzazione del territorio agricolo.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale storica e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato storico e dell'area stessa. In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere i reticoli idrografici a cielo aperto e a rispettare le dovute distanze, in base alle fasce di rispetto.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	La nuova infrastruttura dovrà essere realizzata con piattaforme della classe "C1" ai sensi delle Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001. Non sono permesse connessioni con la rete circostante se non con la rete primaria; la nuova infrastruttura non sarà connessa agli ambiti di previsione se non attraverso interiezioni dedicate.
SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE	In fase progettuale dovrà essere approntata un'opportuna campagna geognostica che permetta di implementare la conoscenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nelle aree interessate dall'infrastruttura. In corrispondenza dell'attraversamento dei corsi d'acqua del reticolo idrografico minuto e di bonifica, dovrà essere garantita una sezione libera dei corsi d'acqua uguale o superiore a quella esistente, assicurando un franco rispetto alle piene di riferimento di almeno 1 m. Il tracciato viario dovrà essere realizzato a quote altimetriche tali da mettere in sicurezza idraulica l'infrastruttura; dovrà inoltre essere garantita una adeguata continuità attraverso l'infrastruttura dei fossi di scolo poderali, che potranno anche essere raccolti su un canale di gronda posto a monte dell'infrastruttura, ma non in modo sistematico. Nel tratto in cui l'infrastruttura intercetta longitudinalmente la struttura del dosso Osteria Nuova - Tavernelle, la livellata stradale dovrà seguire le quote altimetriche del dosso senza alterarne sensibilmente le caratteristiche morfologiche. Il tracciato viario in progetto dovrà essere dotato degli idonei dispositivi per il trattamento delle acque di prima pioggia nonché dei volumi necessari, ricavati in vasche "trappola" per gli sversamenti accidentali; dovranno essere previsti adeguati sistemi di abbattimento delle potenziali contaminazioni delle acque dilavanti la piattaforma stradale prima di essere immesse nel reticolo idrografico e/o fognario.
RUMORE - QUALITÀ DELL'ARIA	Dovrà essere garantita in fase di progettazione la massima distanza dagli edifici residenziali esistenti e il corretto inserimento ambientale delle eventuali mitigazioni che si rendessero necessarie.
AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI	In considerazione del territorio poco urbanizzato attraversato il progetto dell'infrastruttura dovrà prevedere delle connessioni/collegamenti trasversali, che consentano di limitare l'effetto di barriera ecologica, giovandosi della prevista fascia di ambientazione infrastrutturale. Inoltre il contesto paesaggistico particolare (APR e ambito della villa) rende auspicabile una particolare attenzione progettuale finalizzata a migliorare la qualità percettiva complessiva, prevedendo opportune e specifiche mitigazioni che consentano di minimizzare gli impatti sul paesaggio attraversato. Trovandosi in territorio agricolo poco urbanizzato, occorrerà una particolare attenzione al fine di ridurre l'effetto frammentazione e marginalizzazione delle aziende attraversate.

VAS-VALSAT
CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE	**COLLEGAMENTO INTEMEDIA DI PIANURA-Z.I. LIPPO**
LOCALIZZAZIONE	Il corridoio passa a est di Calderara, collegando l'Intermedia di Pianura alla Z.I. di Lippo.
FINALITA' TRASPORTISTICHE	Completamento e potenziamento del sistema della viabilità extraurbana per favorire il decongestionamento delle infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale di previsione.
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DI MASSIMA	Piattaforma F1 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001).

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif. QC.3)	
EMERGENZE / CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Vicinanza con un sito di età romana (CA.6).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	La realizzazione del corridoio dovrà tenere in considerazione che passa in un ambito agricolo periurbano, ed è parallelo ad un reticolo idrografico. Il corridoio è coerente con la trama dell'appoderamento storico.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-ARCHITETTONICO	L'infrastruttura di progetto passa nelle vicinanze dell'ambito di interesse storico Fondo Beata Vergine da un lato, e Villa Rodriguez e Chiesa San Vitale di Reno, dall'altro.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif. QC. 4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFTRASTRUTTURALI	Il corridoio interseca un elettrodotto RFI 132Kv a singola terna e due elettrodotti ENEL MT a singola terna. Tale elettrodotto comunque non rappresenta un impatto per il corridoio infrastrutturale.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif. QC.5)	
IDONEITÀ ALLA RIDUZIONE O ELIMINAZIONE DELLE CRITICITÀ EMERSE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Il collegamento è funzionale a collegare direttamente la Zona Industriale di Lippo alla Intermedia e quindi alla Trasversale di Pianura, con una conseguente riduzione dei flussi di traffico pesante sulla rete stradale non idonea a supportare tale componente di traffico.
INDIVIDUAZIONE DELLE PECULIARITÀ TRASPORTISTICHE DELL'INFRASTUTTURA PROPOSTA	Completamento e potenziamento del sistema della viabilità extraurbana per favorire il decongestionamento delle infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale di previsione.

SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE (rif. QC.6)

EMERGENZE/CRITICITÀ MORFOLOGICHE, GEOLOGICHE E GEOTECNICHE	L'area interessata dal tracciato del corridoio infrastrutturale, risulta caratterizzata da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 15-20 mm/anno. Sotto l'aspetto geotecnico l'infrastruttura interessa terreni con valori di resistenza meccanica discreti, che migliorano verso la parte meridionale del tracciato; si riscontra ovunque un peggioramento dei valori di resistenza meccanica con la profondità, con terreni aventi caratteristiche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il corridoio costeggia il tracciato dello Scolo Dosolo, per il quale, il Consorzio di Bonifica segnala, proprio in corrispondenza del tratto meridionale del tracciato in esame, una condizione di sofferenza idraulica legata all'immissione di pubbliche fognature dalla zona di monte; per far fronte a tale criticità è prevista la realizzazione di una vasca di laminazione a servizio dello scolo, al fine di evitare le frequenti esondazioni derivanti dall'immissione delle pubbliche fognature. Il corridoio ricade inoltre in un'area classificata potenzialmente inondabile, oltre che entro la perimetrazione delle "aree di ricarica della falda - settore B".

RUMORE - ARIA (rif. QC.7)

RUMORE: IMPATTO ACUSTICO	Il corridoio passa ad adeguata distanza dalle aree residenziali, risulta pertanto possibile mitigare l'impatto sui ricettori presenti e prevedere la fascia di ambientazione. Questo percorso costituisce collegamento all'intermedia di pianura per raggiungere l'area industriale in alternativa alla via Longarola che è caratterizzata dalla presenza di residenze e di una struttura scolastica.
ARIA: ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	Il corridoio costituisce collegamento all'intermedia di pianura per raggiungere l'area industriale in alternativa alla via Longarola che è caratterizzata dalla presenza di residenze e di una struttura scolastica.

AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI (rif. QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Il tracciato interessa un territorio già caratterizzato dalla presenza di vari sistemi infrastrutturali, e non si rilevano particolari interferenze.
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Il tracciato, che risulta coerente con la trama storica del territorio, interessa un Ambito agricolo periurbano già abbastanza compromesso da una discreta infrastrutturazione.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Il disegno dell'infrastruttura interessa un ambito territoriale AAP (Ambito agricolo periurbano) per lo più già compromesso dai numerosi tagli infrastrutturali e insediativi presenti.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere le fasce di rispetto dai reticoli idrografici e dalle strutture di interesse storico-architettonico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	La nuova infrastruttura dovrà essere realizzata con piattaforme della classe "F1" ai sensi delle Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001. Dovranno essere previste connessioni con la rete locale e con gli ambiti limitrofi per permettere la possibilità di drenare traffico dalla rete storica
SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE	In fase progettuale dovrà essere approntata un'opportuna campagna geognostica che permetta di implementare la conoscenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nelle aree interessate dall'infrastruttura. Il tracciato viario dovrà essere realizzato a quote altimetriche tali da mettere in sicurezza idraulica l'infrastruttura; dovrà inoltre essere garantita una adeguata continuità attraverso l'infrastruttura dei fossi di scolo poderali, che potranno anche essere raccolti su un canale di gronda posto a monte dell'infrastruttura, ma non in modo sistematico. In fase progettuale dovrà essere attentamente valutato il recettore finale delle acque di piattaforma, tenuto anche conto della situazione di sofferenza già esistente per scolo Dosolo; rispetto al corso d'acqua dovrà inoltre essere mantenuta un'adeguata distanza di rispetto. Il tracciato viario in progetto dovrà essere dotato degli idonei dispositivi per il trattamento delle acque di prima pioggia nonché dei volumi necessari, ricavati in vasche "trappola" per gli sversamenti accidentali; dovranno essere previsti adeguati sistemi di abbattimento delle potenziali contaminazioni delle acque dilavanti la piattaforma stradale prima di essere immesse nel reticolo idrografico e/o fognario.
RUMORE - QUALITÀ DELL'ARIA	Dovrà essere garantita in fase di progettazione la massima distanza dagli edifici residenziali esistenti e il corretto inserimento ambientale delle eventuali mitigazioni che si rendessero necessarie.
AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI	Il contesto già piuttosto infrastrutturato in cui si inserisce il tracciato rende auspicabile nel progetto la creazione di elementi di permeabilità ecologica, e connessioni/collegamenti trasversali, anche approfittando della prevista fascia di ambientazione, che consentano di limitare l'effetto di barriera ecologica. Sempre all'interno di tale fascia dovranno essere previste opportune e specifiche attenzioni progettuali che consentano di minimizzare gli impatti percettivi sul paesaggio attraversato. Per escludere ulteriori impatti e marginalizzazione del territorio agricolo attraversato, il progetto dovrà assicurare gli eventuali collegamenti viari trasversali, per le aziende presenti.

VAS-VALSAT
CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE	**VARIANTE DI LONGARA**
LOCALIZZAZIONE	Il corridoio passa a ovest di Longara, collegando l'Intermedia di Pianura a Via Longarola.
FINALITA' TRASPORTISTICHE	Riduzione dei flussi di attraversamento del centro abitato.
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DI MASSIMA	Piattaforma F1 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001).

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif. QC.3)	
EMERGENZE / CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Non si rilevano impatti.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	La realizzazione del corridoio dovrà tenere in considerazione che passa in un ambito agricolo di interesse paesaggistico, interseca due vie storiche quali via Rosa e via Valli, creando un'interferenza in relazione alla loro continuità e attraversa un reticolo idrografico secondario.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-ARCHITETTONICO	L'infrastruttura di progetto passa nelle vicinanze dell'ambito di interesse storico Villa Donini.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif. QC. 4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFTRASTRUTTURALI	Il corridoio interseca nei pressi del fondo San Carlo un elettrodotto ENEL MT a singola terna. Tale elettrodotto comunque non rappresenta un impatto per il corridoio infrastrutturale.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif. QC.5)	
IDONEITÀ ALLA RIDUZIONE O ELIMINAZIONE DELLE CRITICITÀ EMERSE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Il corridoio risulta funzionale alla eliminazione dei flussi di attraversamento parassiti dell'abitato di Longara.
INDIVIDUAZIONE DELLE PECULIARITÀ TRASPORTISTICHE DELL'INFRASTUTTURA PROPOSTA	Riduzione dei flussi di attraversamento del centro abitato.

SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE (rif. QC.6)

EMERGENZE/CRITICITÀ MORFOLOGICHE, GEOLOGICHE E GEOTECNICHE	L'area interessata dal tracciato del corridoio infrastrutturale, risulta caratterizzata da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 20 -25 mm/anno. Sotto l'aspetto geotecnico le elaborazioni disponibili interessano solamente il l'estremità meridionale del tracciato, dove si riconoscono terreni con valori di resistenza meccanica da buoni a molto buoni, anche se contraddistinti da un peggioramento con la profondità, con terreni aventi caratteristiche del II° strato (4 - 7 m) e III° strato (7 - 10 m) inferiori a quelle del I° strato (1 - 4 m).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il corridoio intercetta, nella sua parte meridionale, il tracciato dello Scolo Guardatello (minore). Il corridoio infrastrutturale ricade inoltre in un'area classificata potenzialmente inondabile, oltre che entro la perimetrazione delle "aree di ricarica della falda - settore B"; il breve tratto a sud dello scolo Scolo Guardatello, ricade infine in una zona a vulnerabilità naturale dell'acquifero elevata.

RUMORE - ARIA (rif. QC.7)

RUMORE: IMPATTO ACUSTICO	Il corridoio passa ad adeguata distanza dalle aree residenziali, risulta pertanto possibile mitigare adeguatamente l'impatto sui ricettori presenti e prevedere la fascia di ambientazione. L'infrastruttura peraltro va a scaricare una strada provinciale che passa vicino alle aree residenziali e ad una struttura scolastica.
ARIA: ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	Il corridoio costituisce la variante ad una strada provinciale. l'intervento prevede di allontanare tale sorgente dalle aree maggiormente abitate, oltre che da una struttura scolastica alla quale attualmente passa in adiacenza.

AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI (rif. QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Il tracciato interessa per lo più un territorio meritevole di attenzione al fine di contenere i disturbi sugli habitat circostanti (Connettivo ecologico diffuso periurbano - art. 3.5 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Il tracciato, che risulta abbastanza coerente con la trama dell'appoderamento, risulta adiacente ad elementi di attenzione (va segnalata la presenza di villa Donnini e la persistenza di interessanti tracce della piantata).
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Il tracciato più che in termini di consumo del suolo può avere effetti negativi sul sistema produttivo agricolo e sulla marginalizzazione delle attività agricole.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da non necessitare di barriere acustiche, dovrà essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale storica e dovranno essere preferite soluzioni non invasive che non compromettano la qualità ambientale del tracciato storico e dell'area stessa. In fase di progettazione gli interventi dovranno essere studiati in modo da mantenere le fasce di rispetto dai reticoli idrografici e dalle strutture di interesse storico-architettonico.
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	La nuova infrastruttura dovrà essere realizzata con piattaforme della classe "F1" ai sensi delle Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001. Dovranno essere previste limitate connessioni con la rete locale e con gli ambiti limitrofi per permettere la possibilità di drenare traffico dalla rete storica
SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE	In fase progettuale dovrà essere approntata un'opportuna campagna geognostica che permetta di implementare la conoscenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nelle aree interessate dall'infrastruttura. In corrispondenza dell'attraversamento dello Scolo Guastadello, dovrà essere garantita una sezione libera del corso d'acqua uguale o superiore a quella esistente, assicurando un franco rispetto alle piene di riferimento di almeno 1 m. Il tracciato viario dovrà essere realizzato a quote altimetriche tali da mettere in sicurezza idraulica l'infrastruttura; dovrà inoltre essere garantita una adeguata continuità attraverso l'infrastruttura dei fossi di scolo poderali, che potranno anche essere raccolti su un canale di gronda posto a monte dell'infrastruttura, ma non in modo sistematico. Il tracciato viario in progetto dovrà essere dotato degli idonei dispositivi per il trattamento delle acque di prima pioggia nonché dei volumi necessari, ricavati in vasche "trappola" per gli sversamenti accidentali; dovranno essere previsti adeguati sistemi di abbattimento delle potenziali contaminazioni delle acque dilavanti la piattaforma stradale prima di essere immesse nel reticolo idrografico e/o fognario.
RUMORE - QUALITÀ DELL'ARIA	Dovrà essere garantita in fase di progettazione la massima distanza dagli edifici residenziali esistenti e il corretto inserimento ambientale delle eventuali mitigazioni che si rendessero necessarie.
AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI	In considerazione della tipologia dell'opera gli effetti sul sistema naturale - ambientale non dovrebbero essere significativi. In ogni caso risulta auspicabile adottare soluzioni che favoriscano quanto più possibile la permeabilità ecologica traversale, giovandosi della prevista fascia di ambientazione. L'adiacenza del tracciato a villa Donnini impone una particolare attenzione progettuale al fine mantenere una elevata qualità paesaggistica del contesto e allo stesso tempo introdurre degli elementi di valorizzazione del rapporto città-campagna. Dal punto di vista della produttività agricola, andranno ricercate soluzioni progettuali che riducano le ricadute sull'assetto produttivo e che consentano di mantenere la viabilità di collegamento trasversale esistente tra aree agricole e il centro urbano.

VAS-VALSAT
CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE	**VARIANTE ALLA VIA MATTEOTTI (LAVINO)**
LOCALIZZAZIONE	Il corridoio parte dalla via Emilia ad ovest di Lavino di Mezzo, e raggiunge via Madonna dei Prati in comune di Zola Predosa.
FINALITA' TRASPORTISTICHE	Risoluzione del nodo critico all'attuale intersezione tra via Emilia e via Matteotti. Riduzione dei flussi di attraversamento del centro abitato.
CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DI MASSIMA	Piattaforma F1 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001).

IMPATTI POSITIVI E NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO (rif. QC.3)	
EMERGENZE / CRITICITÀ DI CARATTERE ARCHEOLOGICO	Interferenza con la via Emilia (AN.34).
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-INSEDIATIVO E TESTIMONIALE	Non si rilevano impatti.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE STORICO-ARCHITETTONICO	Non si rilevano impatti.

RETI INFRASTRUTTURALI (rif. QC. 4)	
CRITICITÀ DERIVANTI DALLA PRESENZA DI RETI INFTRASTRUTTURALI	L'infrastruttura è attraversata a Sud da un elettrodotto ENEL 132Kv che comunque non crea interferenza con il corridoio infrastrutturale.

SISTEMA DELLA MOBILITA' (rif. QC.5)	
IDONEITÀ ALLA RIDUZIONE O ELIMINAZIONE DELLE CRITICITÀ EMERSE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	Il corridoio risulta funzionale alla eliminazione del nodo critico costituito dall'attuale intersezione tra via Emilia e via Matteotti nel centro abitato di Lavino di Mezzo, ponendosi come alternativa alla stessa via Matteotti per il collegamento con Zola Predosa, consentendo di ridurre il traffico su quest'ultima che attraversa l'abitato di Lavino in fregio al torrente.
INDIVIDUAZIONE DELLE PECULIARITÀ TRASPORTISTICHE DELL'INFRASTUTTURA PROPOSTA	Il nuovo tracciato è previsto come strada extraurbana locale.

SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE (rif. QC.6)

EMERGENZE/CRITICITÀ MORFOLOGICHE, GEOLOGICHE E GEOTECNICHE	L'area interessata dal tracciato del corridoio infrastrutturale, risulta caratterizzata da valori di subsidenza, nel periodo 2002-2006, dell'ordine di 15-20 mm/anno, nella zona meridionale, 20-25 mm/anno, in quella settentrionale. Sotto l'aspetto geotecnico le elaborazioni disponibili, parziali rispetto all'estensione del corridoio, indicherebbero la presenza di terreni con discreti valori di resistenza meccanica.
EMERGENZE/CRITICITÀ DI CARATTERE IDRAULICO	Il corridoio infrastrutturale ricade in un'area potenzialmente inondabile.

RUMORE - ARIA (rif. QC.7)

RUMORE: IMPATTO ACUSTICO	Il corridoio passa ad adeguata distanza dalle aree residenziali esistenti, risulta pertanto possibile mitigarne l'eventuale impatto sui ricettori presenti, mentre è adiacente all'ambito di trasformazione residenziale ARS.AN_IV In particolare tale ambito risulta molto stretto e allungato in adiacenza alla strada di progetto, bisognerà comunque garantire adeguata distanza tra la strada e gli edifici per consentire di inserire eventuali opere di mitigazione. L'infrastruttura va a sostituire il tratto finale di un percorso che collega Lavino a Zola Predosa che non ha le caratteristiche adeguate. Attualmente, inoltre, la strada passa all'interno del centro abitato di Lavino.
ARIA: ZONIZZAZIONE QUALITÀ DELL'ARIA E USI NON COMPATIBILI	Il corridoio costituisce la variante ad una strada comunale. L'intervento consente di allontanare tale sorgente dalle aree maggiormente abitate, che si troveranno dunque ad oltre 100 m dalla nuova strada. È però da segnalare che l'ambito di trasformazione residenziale ARS.AN_IV risulta molto stretto e allungato in adiacenza alla strada di progetto. Si ritiene opportuno garantire una distanza adeguata tra la strada e gli edifici futuri.

AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI (rif. QC.8)

EMERGENZE/CRITICITÀ NATURALISTICO-AMBIENTALI	Il tracciato interessa per lo più un territorio meritevole di attenzione al fine di contenere i disturbi sugli habitat circostanti (Connettivo ecologico diffuso periurbano - art.3.5 PTCP).
EMERGENZE/CRITICITÀ PAESAGGISTICHE	Il tracciato, che si appoggia al disegno della maglia territoriale esistente, non risulta interessare elementi di interesse.
EMERGENZE/CRITICITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO-AGRICOLO	Il territorio attraversato risulta fortemente compresso e marginalizzato dalle infrastrutture e edificazioni presenti e previste.

MISURE PER IMPEDIRE O RIDURRE GLI IMPATTI NEGATIVI

SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	\
RETI INFRASTRUTTURALI	\
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	La nuova infrastruttura dovrà essere realizzata con piattaforme della classe "F1" ai sensi delle Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade DM 5.11.2001. Dovranno essere previste connessioni con la rete locale e con gli ambiti limitrofi per permettere la possibilità di drenare il traffico generato dal territorio limitrofo.
SUOLO - SOTTOSUOLO - ACQUE	In fase progettuale dovrà essere approntata un'opportuna campagna geognostica che permetta di implementare la conoscenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nelle aree interessate dall'infrastruttura. Il tracciato viario dovrà essere realizzato a quote altimetriche tali da mettere in sicurezza idraulica l'infrastruttura; dovrà inoltre essere garantita una adeguata continuità attraverso l'infrastruttura dei fossi di scolo poderali, che potranno anche essere raccolti su un canale di gronda posto a monte dell'infrastruttura, ma non in modo sistematico. Il tracciato viario in progetto dovrà essere dotato degli idonei dispositivi per il trattamento delle acque di prima pioggia nonché dei volumi necessari, ricavati in vasche "trappola" per gli sversamenti accidentali; dovranno essere previsti adeguati sistemi di abbattimento delle potenziali contaminazioni delle acque dilavanti la piattaforma stradale prima di essere immesse nel reticolo idrografico e/o fognario.
RUMORE - QUALITÀ DELL'ARIA	Dovrà essere garantita in fase di progettazione la massima distanza dagli edifici residenziali esistenti e dall'ambito ARS.AN_IV e il corretto inserimento ambientale delle eventuali mitigazioni che si rendessero necessarie.
AGRICOLTURA - PAESAGGIO - ECOSISTEMI	In considerazione della tipologia dell'opera e del contesto attraversato gli effetti sul sistema naturale - ambientale non dovrebbero essere significativi. In ogni caso risulta auspicabile adottare soluzioni che favoriscano la quanto più possibile la permeabilità ecologica traversale, giovandosi della prevista fascia di ambientazione. L'adiacenza del tracciato a comparti di nuova edificazione anche residenziali impone una particolare attenzione progettuale al fine di minimizzare gli impatti percettivi dell'infrastruttura: sempre all'interno della fascia di ambientazione dovranno essere previste specifiche mitigazioni. Dal punto di vista della produttività agricola, data la situazione marginale e già compromessa dell'area, non si rilevano particolari interferenze.