



COMUNE DI SAN LAZZARO DI SAVENA

POC

PIANO OPERATIVO COMUNALE

AR.B.2 CAMPUS KID

(L.R. 24 marzo 2000, n. 20 - art. 30)

**SINTESI NON TECNICA
della
VAS-VALSAT del POC**

Elaborato POC - Campus Kid. 7

Adozione D. C.C. n. del	Approvazione D. C.C. n. del
-------------------------	-----------------------------

Il Sindaco

Isabella CONTI

L'Assessore all'Urbanistica

Isabella CONTI

Il Segretario Generale

Lea MARESCA

Il Dirigente della 2^a Area

Anna Maria TUDISCO

2^a Area Programmazione e Gestione del Territorio - Settore Pianificazione e Controllo del Territorio

Gruppo di lavoro:

Arch. Anna Maria TUDISCO
Geom. Oronzo FILOMENA
Geom. Cosetta GIOVANNINI
Geom. Fabrizio LOMBARDO
Ing. Fernanda CANINO
Arch. Elena PAGLIARINI

Gruppo di lavoro VAS-VALSAT:

Arch. Carla FERRARI

ccn la consulenza specialistica di:

Dott. Juri ALBERTAZZI - AIRIS (Elettromagnetismo)
Ing. Luca Bellinato (Mobilità e Traffico)
Dott. Francesca RAMEZZA - AIRIS (Acustica)
Ing. Irene BUGAMELLI - Dott. Fabio MONTIGIANI -
AIRIS (Atmosfera)
Dott. Geol. Luca MONTI (Suolo-Sottosuolo-Sismica-
Acque)



Ambito di intervento

Comparto AR.B.2 - Campus Kid

Localizzazione

Via Kennedy - Via Woolf - Via Giovanni XXIII

INDICE

1.	RIFERIMENTI LEGISLATIVI	pag.	2
2.	SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE - VAS-VALSAT del POC	pag.	3
	2.1 SINTESI DELLA VAS-VALSAT con riferimento alla PIANIFICAZIONE	pag.	3
	2.2 SINTESI DELLA VAS-VALSAT con riferimento alle singole componenti	pag.	4
	2.3 SINTESI COMPLESSIVA DELLA VAS-VALSAT DEL POC	pag.	8

1. RIFERIMENTI LEGISLATIVI

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 Ambientale* 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 sul territorio, 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 presente Relazione costituisce la Sintesi non tecnica del RAPPORTO AMBIENTALE (VAS-VALSAT) del POC.

La LR 13.06.2008, 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 preventiva 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 procedurali previsti dal D.Lgs. n. 152** del 2006 non contemplati dalla L.R. n. 20 del 2000.

Alla luce dei nuovi dispositivi legislativi sopra richiamati, si riconosce un parallelismo tra i contenuti della VALSAT ai sensi della LR 20/2000 e la VAS richiesta dalla legislazione nazionale. Di conseguenza, **il POC deve essere accompagnato da una Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT), che, nel caso specifico assume il valore di VAS (Valutazione Ambientale Strategica).**

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."*

2. SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE - VAS-VALSAT del POC

L'elaborazione della VAS_VALSAT è richiesta dalla LR 20/2000 per assicurare che le scelte circa gli usi e i processi di trasformazione del suolo operate dal POC risultino coerenti con il PSC sotto il profilo ambientale, insediativo e funzionale.

La VAS-VALSAT del POC garantisce la sostenibilità e la qualità insediativa e ambientale degli interventi da esso previsti, rispetto a quelli definiti dal PSC e agli obiettivi di sostenibilità più generali del piano.

In continuità e coerenza con il processo di VAS-VALSAT del PSC, la VAS-VALSAT del POC valuta che le scelte operate siano coerenti con le caratteristiche del territorio e con i conseguenti limiti e condizioni per lo sviluppo sostenibile, secondo quanto definito dal PSC ed evidenzia i potenziali impatti negativi che le stesse possono eventualmente produrre e le misure che si rendono di conseguenza necessarie per mitigare o compensare tali impatti.

Trattandosi di uno strumento che integra le politiche territoriali del comune definite con il PSC, il POC consente all'Amministrazione di controllarne la realizzazione nel tempo, anche grazie al bilanciamento del contributo pubblico e privato nella costruzione della città.

La metodologia adottata prevede che di tutte le scelte operate con il POC e meglio descritte nella Relazione del POC sia **valutata la compatibilità** rispetto:

- al **quadro della pianificazione territoriale e urbanistica**,
- alle **componenti specialistiche** più rilevanti che possono risultare interferite dalle scelte di progetto, comparando, ove possibile, la situazione ante operam con la situazione ad intervento realizzato.

Per quanto riguarda il quadro della pianificazione territoriale e urbanistica, sono stati analizzati:

- il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) della Provincia di Bologna,
- il PSC (Piano Strutturale Comunale) del Comune di San Lazzaro di Savena

Per quanto riguarda le **componenti specialistiche**, sono state indagate le seguenti componenti:

- componente **reti infrastrutturali**,
- componente **elettromagnetismo**,
- componente **mobilità e traffico**,
- componente **acustica**,
- componente **atmosferica**,
- componente **suolo-sottosuolo-sismica-acque**.

Le componenti specialistiche sono state dettagliatamente analizzate nei capitoli che seguono e nella scheda allegata al Rapporto Ambientale.

Si riportano di seguito le conclusioni del RAPPORTO AMBIENTALE della VAS-VALSAT del POC.

2.1 SINTESI DELLA VAS-VALSAT con riferimento alla PIANIFICAZIONE

Si riporta di seguito una sintesi rivolta ad evidenziare il grado di compatibilità dello schema progettuale del POC del Comparto AR.B.2 con il quadro della pianificazione territoriale e urbanistica.

In sintesi:

- con riferimento al quadro della pianificazione territoriale, si può affermare che il PTCP non presenta elementi ostativi o che possano recare pregiudizio alla realizzazione
-

degli interventi previsti dal POC "AR.B.2 - Campus Kid". Non si rilevano infatti vincoli o prescrizioni ostative alla realizzazione delle previsioni del POC.

- con riferimento al quadro della pianificazione urbanistica, si può affermare che il POC "AR.B.2 - Campus Kid" provvede a rivedere e precisare gli originari obiettivi e prescrizioni di PSC declinandoli in una nuova strategia che punti alla massima valorizzazione dell'esistente, confermando e potenziando le funzioni di servizio pubblico attualmente presenti e ricercando le condizioni per la loro compatibilità con l'assetto urbano.

2.2 SINTESI DELLA VAS-VALSAT con riferimento alle SINGOLE COMPONENTI

Si riporta di seguito una sintesi, sviluppata per ciascuna componente indagata, rivolta ad evidenziare se lo schema progettuale del POC del Comparto AR.B.2 risulta compatibile sotto il profilo della singola componente indagata.

Con riferimento alla componente RETI INFRASTRUTTURALI

Servizio GAS

L'analisi della componente ha evidenziato che la rete di distribuzione esistente, gestita in VI specie, è in grado di garantire le portate richieste relativamente all'ampliamento della scuola e alla realizzazione del nuovo auditorium di progetto.

Servizio ACQUEDOTTO

L'analisi della componente ha evidenziato che la rete di distribuzione esistente è in grado di garantire le portate richieste relativamente all'ampliamento della scuola e alla realizzazione del nuovo auditorium.

Servizio FOGNATURA E DEPURAZIONE

L'analisi della componente ha evidenziato che:

- tutte le acque nere derivanti dalle nuove strutture, dovranno continuare ad essere recapitate alla rete fognaria delle acque miste esistente in via Kennedy,
- le eventuali immissioni di acque di tipo diverso dal domestico dovranno essere sottoposte a procedura di rilascio dell'autorizzazione allo scarico,
- tutte le acque di origine meteorica dovranno essere recapitate nel condotto delle acque bianche ubicato nell'area di pertinenza delle scuole comunali, parallela alla via Poggi,
- gli scarichi fognari provenienti da locali interrati o seminterrati non potranno essere collegati per gravità al collettore principale dell'allacciamento e si dovranno prevedere sollevamenti meccanici per recapitare i reflui a monte del sifone tipo Firenze e valvola antiriflusso,

Con riferimento alla componente ELETTROMAGNETISMO

L'analisi della componente evidenzia che sono presenti **tre sorgenti Cem a bassa frequenza** potenzialmente interferenti con il comparto:

- una linea elettrica aerea ad Alta Tensione (132 kV) che attraversa una porzione dell'areale a sud est con al centro dell'areale un traliccio di interrimento della linea;
- una linea elettrica interrata ad Alta Tensione (132 kV) che ha inizio in corrispondenza del suddetto traliccio di interrimento e prosegue verso nord;
- una linea elettrica aerea a Media Tensione (15 kV) posta a sud est, immediatamente al di fuori dell'areale.

In particolare:

- **per quanto riguarda la linea elettrica ad alta tensione:**
l'edificio, con permanenza di persone, posto a minor distanza dalla sorgente si riferisce alla piscina coperta che si colloca a circa 70 metri mentre la distanza tra la linea AT aerea e l'edificio scolastico esistente e di progetto si attesta su circa 130 metri. In considerazione di tali distanze, si **può escludere qualsiasi forma di interferenza in termini di campi elettromagnetici. Si riscontra tuttavia una parziale interferenza con le piscine scoperte e con i campi sportivi e spogliatoi. Tali edifici e aree non dovrebbero prevedere la permanenza di persone sopra le 4 ore giornaliere** pertanto non si segnalano interferenze significative a meno che non intervengano modifiche progettuali o di usi degli ambienti. In fase progettuale, nel caso si prevedano situazioni con permanenza prolungata di persone, occorrerà provvedere all'interramento del tratto specifico insistente sull'areale o quanto meno effettuare una valutazione specifica inerente la nuova configurazione progettuale;
- **per quanto riguarda la linea elettrica ad alta tensione interrata:**
alla luce della DPA definita nella linea guida **si può affermare che non vi siano interferenze in termini di campi elettromagnetici**, non sussistendo la presenza di edifici di progetto in prossimità della linea AT interrata;
- **per quanto riguarda la linea MT interrata** ubicata all'esterno del comparto:
alla luce delle distanze di sicurezza esistenti **si può escludere qualsiasi forma di interferenza in termini di campi elettromagnetici**. Si rimanda alla fase progettuale la verifica di eventuali sorgenti cem interne nonché eventuali sorgenti di progetto e la relativa distanza dagli edifici di progetto.

In generale, si ricorda che entro tutte le fasce di rispetto dalle sorgenti ELF la sosta prolungata di persone dovrà essere disincentivata e quindi gli spazi prossimi alle sorgenti individuate non dovranno essere attrezzati mediante panchine, giochi per bambini o altro.

L'analisi della componente evidenzia inoltre che sono presenti **due tipologie di sorgenti Cem ad alta frequenza** (soggette all'applicazione della L.R. 30/2000 e della relativa Direttiva 197/2001 di applicazione della stessa) potenzialmente interferenti con il comparto:

- Impianti per l'emittenza radio televisiva;
- Impianti per la telefonia mobile (Stazioni SRB).

Con riferimento a tali sorgenti, il valore limite di legge (valore di attenzione 6 V/m) fissato nel DPCM del 8 Luglio 2003, da conseguirsi all'interno di edifici adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore giornaliere, e loro pertinenze (quali balconi, terrazze e cortili), non viene mai raggiunto in nessuna porzione degli edifici interni all'area oggetto di verifica.

Si può quindi affermare che **non sono presenti impianti ad alta frequenza tali da interferire con gli edifici interni all'areale oggetto di verifica.**

Alla luce delle considerazioni svolte è possibile concludere che lo schema progettuale risulta compatibile sotto il profilo della componente elettromagnetica.

Con riferimento alla componente MOBILITA' E TRAFFICO

Lo studio trasportistico è stato condotto al fine di valutare il funzionamento della rete stradale a seguito della realizzazione del progetto Campus Kid, con la finalità di individuare gli impatti positivi e negativi sulla componente della mobilità e di proporre, eventuali misure per impedire o ridurre gli impatti negativi.

In sintesi, si può ritenere che la rete di adduzione dal territorio comunale è adeguata per l'accessibilità al Campus Kid grazie alla individuazione di itinerari regolari e diretti da quasi tutte le frazioni del comune.

L'intervento non prevede un aumento significativo della domanda di mobilità, soprattutto nell'ora di punta del mattino perché prevede la ricollocazione di quote di domanda già presenti nell'area. La nuova domanda di mobilità, generata per l'insediamento di nuove infrastrutture (Auditorium) o per il potenziamento delle infrastrutture sportive esistenti, si distribuisce di altri

periodi della giornata e non si sovrappone all'ora di punta del mattino, con possibili effetti su altre componenti ambientali (rumore ed emissioni) ma non su quella trasportistica.

Dal punto di vista viabilistico l'impatto più significativo è la previsione di concentrare in un unico nodo di accesso/egresso la domanda di spostamenti legati alla scuola. Si tratta di una domanda di mobilità molto elevata e molto concentrata in un arco temporale ben più ristretto dell'unità oraria, con destinazione un parcheggio.

Il parcheggio funziona come una "stazione di testa", che risulta molto funzionale per l'utente finale in quanto ad accessibilità (massima in termini di vicinanza alla destinazione); tuttavia risulta inefficiente dal punto di vista del funzionamento della rete per le reciproche interferenze di chi entra e di chi esce dal parcheggio con riduzione della capacità complessiva, congestione elevata ed aumento dei perditempo (scenario futuro 1).

L'organizzazione complessiva beneficerebbe maggiormente di un'organizzazione dell'area secondo una tipologia di "stazione passante" nella quale gli utenti finali contribuiscono all'efficienza del sistema compiendo un tratto a piedi verso il punto finale di destinazione, e gli spostamenti veicolari non si svolgono secondo uno schema di andata/ritorno, ma di transito, con una diminuzione delle interferenze e dei perditempo (scenario futuro2).

Emerge la necessità di approfondire in maniera più dettagliata il tema dell'accessibilità al campus individuando con precisione tutti gli itinerari di andata e ritorno verso i punti di interscambio e tutti i punti di conflitto fra le manovre, al fine di:

- individuare soluzioni che minimizzino i conflitti,
- dimensionare correttamente dal punto di vista geometrico la progettazione delle intersezioni e delle corsie di manovra.

In termini generali un **approccio progettuale efficace** per ridurre la congestione da elevata domanda di mobilità e di sosta deve:

- redistribuire e riequilibrare i punti di accesso al campus (il lato di via Woolf non ha di fatto relazioni con la scuola e, analogamente il lato Kennedy/piscina),
- organizzare uno schema circolatorio preferibilmente "passante" (minimizzando le manovre configgenti, in primis le svolte a sinistra e le inversioni a U),
- adottare moderne tecniche di gestione della mobilità che prevedono l'utilizzo delle tecnologie di telecontrollo: il road pricing/park pricing per l'accesso al parcheggio può incentivare scelte modali alternative o, nella necessità di utilizzare l'auto, l'utilizzo di aree di sosta presenti nelle vicinanze e non solo il parcheggio della scuola.

Più specificatamente **va invertito l'ordine di priorità nel sistema dell'accessibilità**: la soluzione progettuale proposta sembra privilegiare l'accessibilità automobilistica a discapito di quella ciclabile e pedonale; i percorsi pedonali e ciclabili risultano accessori rispetto all'organizzazione del poco spazio a disposizione che risulta prevalentemente dedicato alla circolazione e alla sosta delle auto.

Il progetto deve prevedere:

- **adeguate zone di filtro** tra l'edificio scolastico e i parcheggi, prevedendo aree esclusivamente pedonali-ciclabili in posizione possibilmente baricentrica tra i parcheggi di via Giovanni XXIII e il parcheggio di via Kennedy (piscina), in modo da distribuire i punti di sosta su aree separate. Le zone di filtro e i camminamenti devono essere dotate di pensiline coperte a protezione di pedoni in'attesa, i marciapiedi di collegamento attorno alla scuola devono avere una larghezza di almeno due metri, in prossimità devono essere previste adeguate dotazioni per la sosta di biciclette e ciclomotori, vanno individuate le aree di circuitazione e sosta degli scuolabus. Eventuali accessi agli edifici scolastici su via Kennedy devono essere solo di servizio;
- **una pista ciclabile**, correttamente dimensionata, che attraversa il Campus e che ricongiunge la pista di via Mezzini con la pista di via Palazzetti;
- lo sviluppo di **adeguate soluzioni progettuali di tutti i punti di accesso** dai percorsi pedonali e ciclabili che lungo tutto il perimetro conducono al Campus, valorizzando in particolare il collegamento con le due fermate bus di via Kennedy;

- **un diverso assetto circolatorio** che consenta l'accesso ai parcheggi con manovre in ingresso/uscita indestra in modo da minimizzare le manovre configgenti
 - il potenziamento e la valorizzazione del collegamento pedonale da/verso il **parcheggio del Parco di villa Cicogna**, importante dotazione di sosta pubblica ampiamente sottoutilizzato.
- Infine la possibilità di concordare con le scuole lo **sfalsamento degli orari** di ingresso/uscita dalle scuole può incidere sul livello di congestione della rete in quanto riduce il picco di traffico dell'ora di punta distribuendolo su un arco temporale più ampio.

Con riferimento alla componente ACUSTICA

L'analisi sulla componente acustica ha come scopo la definizione dei livelli di immissione valutabili in corrispondenza dell'ambito di intervento e quindi la verifica della compatibilità acustica futura dell'ipotesi progettuale oggetto di verifica, in riferimento alla presenza di specifiche sorgenti di rumore.

Il clima acustico generale dell'ambito in oggetto è interessato essenzialmente dalla presenza di sorgenti di rumore di tipo lineare. La sorgente lineare che presenta il maggior numero di flussi veicolari si riferisce all'asse stradale di via Papa Giovanni XXIII posta in corrispondenza del confine nord dell'area oggetto di verifica. Ulteriori contributi sono imputabili ai transiti sui principali assi viari presenti nell'intorno dell'area, nello specifico via Poggi (a nord), via Kennedy (fronte sud e ovest) e via Woolf (fronte est). Infine apporti di fondo derivano dal complesso delle infrastrutture viarie poste anche a maggiore distanza.

Il POC prevede, nell'ambito, l'insediamento delle scuole elementari che attualmente si trovano a nord, in via Poggi (scuola Donini). Nello stesso ambito, sarà realizzato il nuovo auditorium e mantenuti gli usi sportivi già esistenti. Pertanto non tutto il carico urbanistico del comparto è da considerarsi aggiuntivo nell'area di studio.

Dall'esame dei risultati acustici sui ricettori, risulta evidente che la soluzione che consentirebbe il rispetto dei limiti acustici in facciata, così come previsto dalla normativa vigente, almeno per la porzione esistente di edificio destinata ad ospitare le aule, sarebbe quella di prevedere una barriera acustica a margine di via Kennedy. Tale mitigazione non sarebbe però in ogni caso sufficiente a schermare completamente la nuova porzione di edificio, a causa dell'altezza dell'edificio stesso e costituirebbe, oltre che un elemento di rilevante impatto paesaggistico, anche una cesura fra il comparto e la città, generando problematiche alla fruizione e al godimento del bene pubblico.

Per questi motivi è da preferire una soluzione che garantisca il rispetto dei limiti di norma non sull'intero involucro ma almeno in corrispondenza delle aperture degli ambienti con permanenza prolungate di persone e con usi considerati maggiormente sensibili.

Sarà necessaria pertanto un'attenta progettazione e distribuzione degli usi interni degli spazi scolastici, volta a proteggere gli ambienti maggiormente sensibili costituiti dalle aule, posizionando ad esempio, sul fronte prospiciente via Kennedy degli edifici, corridoi o ambienti di servizio; analoga attenzione andrà posta nella progettazione dell'edificio destinato a mensa e biblioteca, proteggendo maggiormente quest'ultima destinazione.

In sintesi, si ritiene che l'ambito possa accogliere l'intervento oggetto di verifica, nel rispetto della normativa acustica vigente, a condizione di mettere in atto le opportune misure mitigative descritte.

Con riferimento alla componente ATMOSFERICA

L'analisi sulla componente atmosferica è finalizzata a fornire elementi di compatibilità ambientale in riferimento all'inquinamento atmosferico per l'ambito "AR.B.2" di San Lazzaro di Savena.

La fonte principale di inquinamento atmosferico nell'area di intervento è costituita dal traffico veicolare. In particolare, il contributo più significativo è quello dato dai veicoli transitanti nelle

strade adiacenti l'ambito.

La situazione atmosferica relativa all'area oggetto di studio, nello stato attuale, in particolare per il PM10 e NO2/NOx, risulta nel complesso prevedibilmente interessata da fenomeni significativi di concentrazione di inquinanti, che possono comportare, in particolari condizioni sfavorevoli un superamento dei limiti normativi.

Il POC prevede, nell'ambito, l'insediamento delle scuole elementari Donini che attualmente si trovano a nord, in via Poggi. Nello stesso ambito, sarà realizzato il nuovo auditorium e mantenuti gli usi sportivi già esistenti. Pertanto non tutto il carico urbanistico del comparto è da considerarsi aggiuntivo nell'area di studio.

In sintesi, in termini di bilancio emissivo, si ritiene che il progetto comporti aumenti di emissioni trascurabili e non determini modifiche rilevabili alla qualità dell'aria.

Si sottolinea come la proposta sia sostanzialmente coerente con il Piano di Gestione della Qualità dell'Aria della Provincia di Bologna e con il PAIR 2020 in quanto il comparto risulta localizzato in prossimità di fermate del SFM di progetto, è comunque servito dal TPL su gomma e dalla rete ciclopeditoneale.

Con riferimento alla componente SUOLO - SOTTOSUOLO - SISMICA - ACQUE

Suolo e sottosuolo

L'analisi della componente ha come scopo la definizione delle litologie e delle stratigrafie presenti al fine di verificarne la compatibilità in relazione all'ipotesi progettuale.

In sintesi, alla luce dei risultati ottenuti dalle verifiche e dalle analisi effettuate, che hanno permesso di definire le principali caratteristiche litostratigrafiche e geotecniche dell'area di studio, l'ambito può accogliere l'intervento oggetto di verifica.

Acque

L'analisi della componente ha come scopo la definizione delle caratteristiche idrogeologiche al fine di verificarne la compatibilità in relazione all'ipotesi progettuale.

In sintesi, alla luce dei risultati ottenuti dalle verifiche e dalle analisi effettuate, che hanno permesso di definire ad oggi l'assenza di falda freatica sino alla profondità di -15 m dal p.c., l'ambito di studio può accogliere l'intervento progetto.

Sismica

L'analisi della componente ha come scopo la definizione delle caratteristiche sismiche al fine di verificarne la compatibilità in relazione all'ipotesi progettuale.

In sintesi, i risultati ottenuti dalle verifiche e dalle analisi effettuate, hanno permesso di escludere per il comparto studiato fenomeni di liquefazione, mentre i valori di F.A. determinati con l'aggiornamento degli approfondimenti di II livello sono quelli sopra determinati.

2.3 SINTESI COMPLESSIVA DELLA VAS-VALSAT DEL POC

Alla luce delle valutazioni espresse relative alla compatibilità delle scelte progettuali rispetto al quadro della pianificazione sovraordinata e alle singole componenti indagate, **si può affermare**, in estrema sintesi, che **lo schema progettuale del POC "AR.B.2 - Campus Kid"**:

- **risulta compatibile con il PTCP che non presenta elementi ostativi o che possano recare pregiudizio alla realizzazione degli interventi previsti dal POC,**
- **risulta compatibile con la pianificazione comunale in quanto provvede a rivedere e precisare gli originari obiettivi e prescrizioni di PSC declinandoli in una nuova strategia che punti alla massima valorizzazione dell'esistente, ricercando le condizioni per la loro compatibilità,**

- **risulta compatibile con tutte le componenti specialistiche indagate, in taluni casi con indicazioni rivolte a contrastare, con opportune mitigazioni, i possibili impatti negativi rilevati**, ed in particolare con le seguenti componenti:
 - componente **reti infrastrutturali**,
 - componente **elettromagnetismo**,
 - componente **mobilità e traffico**,
 - componente **acustica**,
 - componente **atmosferica**,
 - componente **suolo-sottosuolo-sismica-acque**.

L'ambito AR.B.2 Campus KID è oggetto di una **Scheda ricognitiva di VAS-VALSAT** che prende a riferimento le componenti, che ne costituiscono il quadro di riferimento e, in particolare:

- **il quadro della pianificazione territoriale e urbanistica:**
 - il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) della Provincia di Bologna,
 - il PSC (Piano Strutturale Comunale) del Comune di San Lazzaro di Savena,al fine di **verificare la coerenza** fra POC e PTCP e fra POC e PSC;
- **le componenti specialistiche:**
 - componente **reti infrastrutturali**,
 - componente **elettromagnetismo**,
 - componente **mobilità e traffico**,
 - componente **acustica**,
 - componente **atmosferica**,
 - componente **suolo-sottosuolo-sismica-acque**,al fine di **verificare la compatibilità** degli interventi in relazione alle componenti indagate.

Con riferimento alle componenti specialistiche, la scheda riporta la descrizione degli "**impatti positivi e negativi**", le relative "**misure per impedire o ridurre gli impatti negativi**" e le eventuali "**prescrizioni di sostenibilità ambientale**".

La VAS-VALSAT costituisce quindi anche "**verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni**", **dando atto che le previsioni del piano sono conformi ai vincoli e alle prescrizioni che gravano sull'ambito territoriale interessato**.