



Area Pianificazione Territoriale e della Mobilità Sostenibile

Servizio Pianificazione Urbanistica

RELAZIONE ISTRUTTORIA

OGGETTO:

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO (PUA) IN VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO DI INIZIATIVA PUBBLICA "N8 NORD FERROVIA"

del Comune di
IMOLA

PROCEDIMENTO:

Formulazione OSSERVAZIONI

ai sensi dell'artt. 35 della L.R. n. 20/2000 e ss.mm.ii, in applicazione della disciplina transitoria ai sensi dell'art. 4, comma 4, della L.R. 24/2017 e contestuale valutazione ambientale ai sensi del D. lgs. n. 152/2006 e di compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio (art. 5, L.R. n. 19/2008)

Bologna, 13 febbraio 2023

*Allegato n. 1 all'Atto del Sindaco metropolitano di Bologna
del 21/02/2023 fasc. 8.2.2.3/4/2022*

1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO	3
1.1. Il quadro normativo	3
1.2. I contenuti della proposta comunale.....	3
2. LA VALUTAZIONE URBANISTICA DELLA PROPOSTA.....	5
2.1 Abitanti, dotazioni territoriali e percorso ciclo-pedonale.....	5
2.2 Compatibilità acustica.....	5
2.3 NTA e varianti al PUA	5
2.4 Rischio idraulico e acque sotterranee	6
2.4 Altre matrici ambientali	6
2.5 Validità degli strumenti attuativi	7
3. LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE	7
3.1. Premessa	7
3.2. Gli esiti della consultazione	7
3.3. Gli esiti dell'istruttoria sul documento di ValSAT	7
4. LE CONCLUSIONI.....	8
5. GLI ALLEGATI.....	8

1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1. Il quadro normativo

La L.R. 24 /2017 sulla “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio”, in vigore dal 1 gennaio 2018, finalizzata al contenimento del consumo di suolo, alla promozione della rigenerazione dei territori urbanizzati ed al miglioramento della qualità urbana, nonché alla tutela e valorizzazione dei territori agricoli, ha come obiettivi la tutela e la valorizzazione degli elementi storici e culturali del territorio ed incentivare le condizioni di attrattività del sistema regionale per lo sviluppo, l'innovazione e la competitività delle attività produttive e terziarie. A tal riguardo, oltre a definire i nuovi strumenti urbanistici comunali e i relativi procedimenti di approvazione, durante il periodo transitorio, la legge all'art. 4, comma 4, come meglio specificato nella Circolare illustrativa del periodo transitorio, ammette l'attuazione delle previsioni dei PSC vigenti utilizzando l'iter di approvazione previsto dalla normativa previgente.

L'articolo 35 della L.R. 20/2000 indica il procedimento approvativo del Piano Urbanistico Attuativo (PUA), prevedendo che sia trasmesso alla Città Metropolitana, la quale, entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla data di ricevimento, può formulare osservazioni relativamente a previsioni di piano che contrastano con i contenuti del PSC o con le prescrizioni di piani sopravvenuti di livello superiore.

1.2. I contenuti della proposta comunale

Il Comune di Imola, dotato di PSC e RUE approvati, ha adottato il Piano Urbanistico Attuativo (PUA) in variante al Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica “N8 Nord Ferrovia”, con delibera di adozione n° 257 del 16/12/2021. L'area di intervento ricade all'interno degli “AUC - Ambiti urbani consolidati prevalentemente residenziali”, disciplinati dall'art. 5.2.3 del PSC, ed è individuato nel RUE come ambito in corso di attuazione, disciplinato dalla scheda contenuta nell'Allegato 1 al Tomo III del RUE.

L'ambito N8 è localizzato a nord-ovest della stazione ferroviaria di Imola, compreso tra la ferrovia a sud, la via 1° maggio a est, le vie Fanti e di Vittorio a nord e la via Ortignola a ovest.

I soggetti proprietari delle aree incluse nel PPIP avevano stipulato la convenzione urbanistica con il Comune di Imola nel 2013. Tuttavia le procedure fallimentari per due dei soggetti convenzionati e la situazione di stallo dell'edilizia, nonché i vincoli presenti sull'area non avevano consentito il fattivo avvio degli interventi previsti nella parte residenziale. È, invece, già stato realizzato dal Comune il complesso sportivo “E. Gualandi” nella parte ovest dell'ambito.

I soggetti attualmente proprietari si sono quindi fatti promotori di una variante al Piano che rivede l'assetto planimetrico dell'area, riducendo lo sviluppo delle strade pubbliche e dei parcheggi pubblici e favore del verde pubblico e consentendo una più agevole realizzazione degli interventi per stralci funzionali autonomi.

L'attuazione delle previsioni costituisce parte della strategia di riqualificazione delle zone dismesse del quartiere a nord della ferrovia, inoltre nell'ambito sono collocati 3 lotti di proprietà comunale oggetto del “Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare” (cd. Bando Pinqua), per l'edificazione di 38 nuovi alloggi ERS.

L'avvio degli interventi riveste quindi carattere di interesse pubblico per il Comune, in quanto facente parte della strategia per la rigenerazione della zona a cavallo della ferrovia, oggetto di interventi pubblici quali l'impianto sportivo Ortignola, il sottopasso ciclopedonale, gli edifici per alloggi ERS finanziati con il Bando Pinqua e la pista ciclopedonale di collegamento con l'abitato di Pontesanto.

La variante al piano particolareggiato di iniziativa pubblica consta prevalentemente in: modifiche alla forma e localizzazione dei lotti edificabili, con conseguente modifica della viabilità, aumento della dotazione di verde pubblico, che viene incrementato da 26.400 mq a 28.000 mq, riduzione delle aree di parcheggio pubblico da 9.000 mq a 8.100 mq, nel rispetto comunque dello standard minimo di legge, adeguamento dell'incrocio tra via del Lavoro e via

1° Maggio tramite la realizzazione di una rotatoria. Viene inoltre posto a carico del comparto residenziale la demolizione del magazzino comunale che interferisce con le urbanizzazioni.

Resta invariata la quota di Su per edilizia convenzionata già prevista dal Piano, superiore al 20% minimo indicato nella scheda del RUE. Resta inoltre invariata la Superficie utile e la superficie accessoria complessiva edificabile nell'ambito.

Si riportano a seguire i principali parametri urbanistici del PUA:

- ST (solo ambito residenziale) = 98.600 mq
- SU residenziale = 19.690 mq
 - o Di cui 6.220 mq per ERS realizzata dai privati
 - o Di cui 3.075 mq per ERS realizzata dal Comune di Imola
- SU+SA residenziale = 31.504 mq
- SU commerciale e servizi = 1.500 mq
- SA commerciale e servizi = 900 mq
- H Altezza massima = non superiore a 4 piani fuori terra per gli edifici residenziali, 4 piani (13,50 m) per il lotto "area commerciale e servizi"
- Dotazioni territoriali:
 - o per Verde pubblico: 28.000 mq
 - o per parcheggi pubblici: 8.100 mq

2. LA VALUTAZIONE URBANISTICA DELLA PROPOSTA

Si riconosce in termini generali la coerenza della proposta del PUA con le previsioni urbanistiche del PSC e del RUE relative all'ambito.

Ai sensi dell'art. 35 comma 4 della LR 20/2000, in applicazione della disciplina transitoria di cui all'art. 4 della LR n. 24/2017, la Città metropolitana formula osservazioni rispetto alle previsioni del PUA che contrastano con i contenuti del PSC o con prescrizioni di piani sopravvenuti di livello territoriale superiore.

2.1 Dotazioni territoriali e percorso ciclo-pedonale

In merito alle dotazioni territoriali, nell'ottica di garantire il rispetto dei quantitativi minimi previsti dalla normativa regionale (30 mq/ab, per gli insediamenti residenziali), si chiede di esplicitare all'interno dei documenti di PUA il conteggio degli abitanti potenziali previsti nel comparto, sulla base delle dimensioni dell'alloggio medio e del numero medio dei componenti delle famiglie, indicati nel PSC.

La scheda relativa all'ambito N8 Nord Ferrovia, contenuta nell'allegato 1 al tomo III del RUE, prescrive la realizzazione di 28.000 mq di verde pubblico (U1) quale dotazione territoriale. Dalla planimetria di progetto (tavola C1), contenente l'individuazione grafica della dotazione, emerge che sono state considerate, ai fini del soddisfacimento delle prescrizioni, anche le aree destinate alla laminazione delle acque piovane del comparto e quelle ricadenti entro i limiti di classificazione acustica di classe IV, in adiacenza alla ferrovia. Ai sensi dell'art. 8.1.1 comma 5 del RUE, tali aree non possono costituire attrezzature e spazi collettivi per la verifica delle dotazioni, ma possono essere considerate quali dotazioni ecologico-ambientali. Si chiede, pertanto, di provvedere al riconteggio delle dotazioni in modo da garantire il rispetto delle prescrizioni.

La medesima scheda di ambito indica che il collegamento ciclopedonale tra le vie Di Vittorio e I maggio non può avere larghezza inferiore ai 3 m, mentre nella tavola C1, richiamata anche nelle NTA, il percorso tracciato appare restringersi in vari punti a circa 2,5 m.

In merito a **dotazioni territoriali e percorso ciclo-pedonale** si formula la seguente

OSSERVAZIONE 1:

Si chiede di esplicitare il conteggio degli abitanti potenziali del comparto. Si chiede di garantire il rispetto delle dotazioni a verde pubblico previste a livello di scheda di ambito, conteggiando a tal fine solo le aree ammesse dal RUE. Si chiede, infine, di rispettare la prescrizione della scheda di ambito in merito alle dimensioni minime del percorso ciclo-pedonale previsto tra le vie Di Vittorio e I maggio.

2.2 Compatibilità acustica

Richiamando i pareri espressi da ARPAE APAM e ARPAE AACM e tenendo conto delle ulteriori precisazioni con cui il Comune ha chiarito le tempistiche comunicate da RFI in merito alla realizzazione della barriera acustica a sud della linea ferroviaria, si chiede di garantire che la realizzazione della barriera acustica a nord, in capo ai soggetti attuatori dell'ambito, avvenga in tempi contestuali a quella in carico ad RFI, e comunque prima dell'occupazione delle residenze del nuovo ambito, per evitare/limitare effetti di riflessione dell'onda sonora tali da generare condizioni di disturbo presso le abitazioni attualmente presenti a sud della ferrovia.

In merito alla **compatibilità acustica** si esprime la seguente

OSSERVAZIONE 2

Si chiede di garantire che la realizzazione delle due barriere acustiche, a sud e a nord della linea ferroviaria, avvenga in tempi contestuali, prima dell'occupazione delle abitazioni del nuovo ambito.

2.3 NTA e varianti al PUA

L'art. 10 delle Norme Tecniche esclude varie modifiche progettuali dalla necessità di procedere a una variante del PUA. Si tratta sia di lievi modifiche che si renderanno necessarie in fase

esecutiva, per adeguamenti al reale stato dei luoghi, ma anche di modifiche più importanti tra le quale la variazione delle altezze e delle sagome degli edifici. Inoltre, l'osservazione presentata dai soggetti attuatori, che il Comune ha dichiarato voler accogliere, permetterebbe di modificare le tipologie dei fabbricati, il posizionamento e il numero dei dispositivi antirumore, nonché di prevedere parziali accorpamenti o suddivisioni dei lotti.

Tali modifiche, come anche evidenziato da ARPAE AACM, potrebbero comportare significativi impatti ambientali e non sarebbero soggette a una procedura di ValSAT entro cui essere valutate, soprattutto con riferimento alle criticità acustiche emerse in fase di valutazione ambientale.

Si chiede quindi di limitare la possibilità di modifiche progettuali senza il ricorso a varianti, solo ad aspetti di natura non sostanziale, che non alterino l'assetto oggetto della presente valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale.

In merito alle **NTA e varianti al PUA** si esprime la seguente

OSSERVAZIONE 3:

Si chiede di limitare la possibilità di modifiche al PUA senza ricorso a varianti dello stesso ad aspetti di natura non sostanziale, che non alterino l'assetto oggetto della presente valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale.

2.4 Rischio idraulico e acque sotterranee

Rispetto al rischio idraulico, si osserva che l'area è interessata da pericolosità P2-M relativamente al reticolo secondario e, prendendo atto che la documentazione fornita non contiene una chiara espressione in merito al non incremento del rischio idraulico, si ricorda che il Comune è tenuto a assicurare la congruenza dei propri strumenti urbanistici con il quadro della pericolosità d'inondazione caratterizzante le aree facenti parte del proprio territorio, valutando la sostenibilità delle previsioni relativamente al rischio idraulico, ai sensi dell'art. 28 del titolo IV dello PSAI.

In merito alle acque sotterranee, si rileva che il documento di ValSAT riporta che non sono previsti piani interrati, mentre gli stessi paiono previsti nelle NTA. Si chiede di chiarire in merito a queste difformità ed esplicitare il divieto di realizzazione dei piani interrati anche nelle Norme Tecniche di Attuazione.

In merito al **rischio idraulico e acque sotterranee** si esprime la seguente

OSSERVAZIONE 3:

Si chiede di adeguare la relazione idraulica inserendo una chiara espressione in merito al non incremento del rischio idraulico. Si chiede, inoltre, di chiarire in merito alle difformità tra ValSAT e NTA relative ai piani interrati ed esplicitare il divieto di realizzazione degli stessi anche nelle Norme Tecniche di Attuazione.

2.4 Altre matrici ambientali

Richiamando il parere di ARPAE AACM, si chiede di integrare la Dichiarazione di Sintesi rispetto ad alcune matrici ambientali. In particolare, in merito all'elettromagnetismo, si chiede di fornire informazioni sulle caratteristiche dell'elettrodotto che corre a nord del comparto, e di valutare le DPA. Va inoltre specificata l'eventuale presenza di sorgenti elettromagnetiche ad alta frequenza. In merito all'aria, il documento di ValSAT deve contenere stime delle emissioni prodotte dall'intervento e della capacità di compensazione della fascia di verde. Relativamente al traffico, lo studio deve essere effettuato sulla base delle destinazioni d'uso effettivamente previste e dei relativi carichi urbanistici, stimando i flussi veicolari aggiuntivi omnicomprensivi del comparto in senso cautelativo. Deve inoltre essere valutata l'accessibilità con modalità sostenibili, descritti e rappresentati i percorsi ciclabili e pedonali sia interni al comparto che esterni, con evidenziazione del soggetto che ne ha in carico la realizzazione. Infine, nel documento di ValSAT è necessario fornire informazioni e valutazioni rispetto agli impatti sull'ambito dell'area commerciale e servizi e dell'area sportiva, in merito alle varie matrici ambientali.

In merito alle **altre matrici ambientali** si esprime la seguente

OSSERVAZIONE 4:

Si chiede di dare puntuale riscontro nella Dichiarazione di Sintesi rispetto alle varie questioni relative alle matrici ambientali sopra elencate.

2.5 Validità degli strumenti attuativi

Al fine di garantire la coerenza con le disposizioni legislative vigenti sul periodo transitorio della L.R. 24/2017, si rammentano le scadenze imposte dalla legge urbanistica, che prevede che i PUA siano approvati e convenzionati entro i sei anni dall'entrata in vigore della legge stessa, ossia entro il 31/12/2023, e che sia prescritto l'immediato avvio dell'attuazione degli interventi, prevedendo nella convenzione termini perentori, a pena di decadenza, per la presentazione dei titoli abilitativi richiesti. Le convenzioni urbanistiche dovranno quindi riportare tali vincoli e indicare tempi certi e brevi per l'attuazione delle previsioni, nonché tutti gli obblighi del soggetto attuatore derivanti dall'approvazione del piano.

In merito alla **Validità degli strumenti attuativi** si esprime la seguente

OSSERVAZIONE 5:

Si richiama la necessità di garantire nella convenzione la coerenza con le disposizioni legislative vigenti sul periodo transitorio della L.R. 24/2017, indicando tempi certi e brevi per l'attuazione delle previsioni, nonché tutti gli obblighi del soggetto attuatore derivanti dall'approvazione del piano, anche con riguardo alle realizzazioni private e non solo alle urbanizzazioni e dotazioni oggetto di cessione.

3. LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE

3.1. Premessa

La Città metropolitana, in qualità di Autorità competente, si esprime in merito alla Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) dei piani comunali nell'ambito delle osservazioni al PUA, previa acquisizione delle osservazioni presentate. Inoltre, la Direttiva Regionale approvata con D.G.R. n. 1795 del 31/10/2016 "Approvazione della direttiva per lo svolgimento delle funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. n. 13 del 2005. Sostituzione della direttiva approvata con DGR n. 2170/2015", prevede che l'Area Autorizzazioni e Concessioni AAC Metropolitana di ARPAE predisponga una relazione istruttoria, propedeutica al Parere motivato, nella quale si propone il parere in merito alla valutazione ambientale e la invia alla Città metropolitana.

3.2. Gli esiti della consultazione

Sono pervenuti alla Città metropolitana di Bologna i pareri dei seguenti Enti competenti in materia ambientale: AUSL di Imola, ARPAE Presidio Territoriale di Imola, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale, HERA spa, Area Blu spa, ATERSIR.

Gli Enti hanno espresso parere favorevole alla ValSAT in esame, pur condizionandolo ad alcune misure di sostenibilità ambientale, sintetizzate nell'allegata proposta di parere in merito alla valutazione ambientale rilasciata da ARPAE AACM.

Si prende atto della dichiarazione del Comune relativa alla presenza di n. 1 osservazione da parte delle Ditte convenzionate, riguardante le Norme Tecniche di attuazione, che ha delle ricadute sulla valutazione ambientale, durante il periodo di pubblicazione della ValSAT, quarantacinque giorni consecutivi a partire dal 2 febbraio 2022 (e successivo ulteriore deposito per mancata indicazione delle modalità di presentazione delle osservazioni del 13 aprile 2022).

3.3. Gli esiti dell'istruttoria sul documento di ValSAT

ARPAE AACM ha trasmesso la propria relazione istruttoria propedeutica all'espressione del parere motivato da parte della Città metropolitana (Allegato A).

La Città metropolitana esprime pertanto il parere ambientale di sua competenza sul PUA in variante al Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica "N8 Nord Ferrovia", sulla base della relazione istruttoria, propedeutica al Parere motivato, trasmessa da ARPAE AACM.

4. LE CONCLUSIONI

Acquisita e valutata tutta la documentazione presentata, la Città metropolitana di Bologna esprime ai sensi degli artt. 34 e 35 della L.R. 20/2000, in applicazione della norma transitoria di cui all'art. 4 della L.R. 24/2017, le osservazioni riferite alla verifica delle previsioni del PUA in variante al Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica che contrastano con i contenuti della pianificazione comunale e con le prescrizioni dei piani di livello superiore, riportate al Capitolo 2 della presente Relazione istruttoria.

In applicazione dell'art. 5 della L.R. 19/2008, la Città metropolitana esprime inoltre il **parere in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio** (allegato B).

Acquisita e valutata tutta la documentazione presentata, nonché i pareri degli Enti competenti in materia ambientale, **la Città metropolitana di Bologna esprime una valutazione ambientale positiva sulla ValSAT del PUA in variante al PPIP, condizionata** al recepimento delle riserve e delle osservazioni sopra esposte e dei pareri degli Enti ambientali, con particolare riferimento alle considerazioni e prescrizioni ambientali indicate nella "proposta di parere in merito alla valutazione ambientale" predisposta da AAC Metropolitana di ARPAE (allegato A), integrando a tal fine la Dichiarazione di Sintesi.

5. GLI ALLEGATI

- *A) proposta di parere in merito alla valutazione ambientale rilasciata da ARPAE – AACM;*
- *B) parere in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio (art. 5, L.R. n. 19/2008).*

Firmato:
La Responsabile
Servizio Pianificazione
Urbanistica
(Ing. Mariagrazia Ricci)

Firmato:
Il Funzionario Tecnico
(Arch. Umberto Casadio)