

## **Area Pianificazione Territoriale e della Mobilità Sostenibile**

---

### ***Servizio Pianificazione Urbanistica***

## **RELAZIONE ISTRUTTORIA**

### **OGGETTO:**

Nuovo collegamento viario tra via Canaletto e la S.P. 5,  
Approvazione del Progetto definitivo, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio  
e dichiarazione di pubblica utilità

Proposto da:

**Comune di Minerbio**

### **PROCEDIMENTO UNICO:**

Determinazioni previste ai sensi dell'art. 53, comma 1, lettera a) della L.R. n. 24/2017 smi

*Bologna, 9 febbraio 2023*

*Allegato n. 1 all'Atto del Sindaco metropolitano di Bologna*

*Fasc. 8.2.2.2./40/2022*

***INDICE:***

**1 QUADRO DI RIFERIMENTO**

**1.1 QUADRO NORMATIVO**

**1.2 CONTENUTI DELLA PROPOSTA COMUNALE**

**2 VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

**2.1 CONSIDERAZIONI E RISERVE**

**3. LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE E RIDUZIONE DEL RISCHIO SISMICO**

**4. ALLEGATO**

## **1. QUADRO DI RIFERIMENTO**

### **1.1 QUADRO NORMATIVO**

La L.R. 24 /2017 sulla “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio”, in vigore dal 1 gennaio 2018, principalmente finalizzata al contenimento del consumo di suolo ed alla promozione del riuso e della rigenerazione urbana, definisce i nuovi strumenti urbanistici comunali, con contenuti innovativi rispetto ai previgenti, e indica i relativi procedimenti di approvazione. La suddetta normativa introduce il “procedimento unico” disciplinato dall'art.53, comma 1 lettera a), per l'approvazione di progetti definitivi di opere pubbliche o di interesse pubblico, di rilievo regionale, metropolitano, d'area vasta o comunale.

Il Comune di Minerbio, in qualità di proponente, ha convocato la Conferenza di Servizi cui sono state invitate a partecipare tutte le Amministrazioni e i servizi competenti a rilasciare, sul progetto definitivo, ogni autorizzazione, concessione, nulla osta, parere o atto di assenso comunque denominato, richiesto dalla normativa vigente. Nell'ambito del procedimento in oggetto si sono tenute due sedute della Conferenza di servizi: il 21 novembre e 12 dicembre 2022. Lo stesso ha avviato il procedimento unico ai sensi dell'art.53 della L.R.24/2017, per la localizzazione dell'opera pubblica denominata “nuovo collegamento viario tra via Canaletto e la S.P.5” con l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità.

Il Piano Operativo Comunale 4 approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 40 del 20.12.2017 in vigore dal 10/01/2018, già conteneva l'infrastruttura in oggetto, confermando il tracciato proposto in sede di progettazione preliminare e definendo la puntuale localizzazione dell'opera pubblica con contestuale apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità.

Successivamente, nella fase di progettazione definitiva, sono state apportate rettifiche al tracciato traslandolo leggermente a nord, inserendo una rotonda per l'accesso in sicurezza all'impianto di recupero rifiuti. Pertanto le modifiche del progetto hanno comportato l'attivazione del procedimento unico ai sensi dell'art. 53 per integrare le procedure necessarie all'apposizione del vincolo espropriativo.

### **1.1 CONTENUTI DELLA PROPOSTA**

L'istanza presentata dal Comune di Minerbio, riguarda il progetto definitivo denominato “Nuovo collegamento viario tra Via Canaletto e la S.P.5” costituente la viabilità di attraversamento di Minerbio. La nuova infrastruttura ha origine dalla rotonda esistente tra via Guglielmo Marconi e via Canaletto (SP44), a seguito della revisione del quarto ramo, prosegue in direzione nord-est attraversando il canale che scorre parallelamente a via Sagradino, costeggia l'impianto di rifiuti Ecored S.r.l., in prossimità del quale è prevista la realizzazione di nuova rotonda e prosegue in direzione sud-est per raccordarsi alla SP5 San Donato, via Savena Inferiore per mezzo della realizzazione della seconda nuova rotonda di progetto.

La realizzazione completa di tale asse permetterà la marginalizzazione del traffico veicolare che grava sul centro abitato attraverso la SP5 “Bassa Bolognese” (Via Canaletto) ivi compreso quello prodotto/attratto dall'impianto Ecored, facilitando al contempo lo scorrere dei mezzi, che ora si vedono costretti ad utilizzare strade locali di larghezza non idonea alle loro esigenze. Le modifiche all'assetto stradale rispetto a quanto previsto a quanto previsto dal POC e dal progetto di fattibilità tecnico ed economica, riguardano:

- una contenuta traslazione verso nord del tracciato al fine di non ingombrare il piazzale esistente all'impianto di rifiuti (Ecored);
- l'eliminazione del blocco corsia dedicata all'ingresso e uscita dei mezzi diretti all'impianto per il trattamento di rifiuti non pericolosi e aiuola spartitraffico a favore di una nuova rotonda dislocata in prossimità dell'impianto circa a metà della viabilità di progetto, in accordo con il Settore Strade e Sicurezza della Città Metropolitana, futuro Ente gestore della nuova infrastruttura.

Il tratto in oggetto porta a completamento un disegno più complessivo presentato nel Piano

Strutturale Comunale che prevede la realizzazione di una nuova viabilità di attraversamento del territorio comunale per la deviazione dal centro abitato di Minerbio del traffico di origine extraurbana, e soprattutto quello di tipo pesante che si origina durante la campagna saccarifera. Infatti l'accordo territoriale, sottoscritto il 14/05/2007, per gli ambiti produttivi sovracomunali dell'associazione Terre di Pianura prevedeva espressamente la realizzazione di questa nuova viabilità nel complesso di una serie di interventi tesi al miglioramento delle infrastrutture necessarie allo sviluppo territoriale suddivisi nei seguenti tratti funzionali:

- tratto 1A, raccordo doppia curva di via Marzabotto;
- tratto 1B, allargamento via Marconi nel tratto da via Maceri superiori a via Solidarietà;
- tratto 3, nuova rotonda all'intersezione tra via Marconi e via Canaletto;
- tratto 4, nuova strada di collegamento tra via Canaletto e la S.P. n. 5;
- tratto 5, nuova rotonda all'intersezione tra il tratto 4 e la S.P. n. 5;

I segmenti funzionali sono stati in gran parte ultimati e pertanto, al fine di rendere efficace il programma di riordino stradale, è urgente completare l'ultimo tratto oggetto del procedimento in esame, che consiste nel completamento dei tratti 4 e 5 che riguarda il collegamento tra la SP 44 – Via Canaletto e la SP5 – Via Savena Inferiore. Con il completamento di questi tratti si porterebbe a compimento la tangenziale Nord del centro abitato del Capoluogo.

L'infrastruttura in oggetto è pianificata nel PSC come "Corridoio interessabile dalla realizzazione di nuova viabilità di rilievo intercomunale o dal potenziamento di viabilità esistente" e richiamata dalle NTA all'art.3.5 comma 2 lettera c) potenziamento del tratto extraurbano della SP 44 (Via Canaletto) e adeguamento della sua intersezione con la SP5. Al comma 5 dello stesso art. 3.5, indica che in tutti i progetti di interventi che prevedano la realizzazione di nuove strade o il potenziamento di strade esistenti deve essere valutata e verificata la possibilità di realizzare una sede propria per la mobilità ciclabile, e comunque adottati gli accorgimenti progettuali per garantire condizioni di sicurezza alla mobilità di pedoni e ciclisti; inoltre i progetti devono contemplare le opere di mitigazione ambientale e di arredo verde e di ambientazione, verificando la possibilità di conferire ad esse anche funzioni di corridoio ecologico. La realizzazione di piste ciclabili in affiancamento, anche non in parallelo, alle strade non è mai in contrasto con le indicazioni del PSC.

Le rettifiche al tracciato comportano l'adeguamento degli elaborati di POC, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, attivata in forza della localizzazione determinata dal progetto definitivo delle opere anche ai sensi dell'art. 12, comma 6, della L.R. n. 37/2002 e ss.mm.ii.

Al fine di coordinare meglio gli effetti dell'apposizione del vincolo, l'elenco redatto ai sensi dell'art.10 della L.R. 37/2002 con le aree interessate dai vincoli per l'esproprio ed i relativi nominativi dei proprietari risultanti dai registri catastali, è stato inserito in un unico elaborato predisposto per il progetto definitivo avente ad oggetto "piano particellare", che costituisce parte integrante dello stesso. Per le aree la cui apposizione del vincolo è dichiarata mediante l'approvazione del presente procedimento unico, la dichiarazione di pubblica utilità avrà effetto all'approvazione dei progetti definitivi, ai quali verranno allegati i piani particellari contenenti l'esatta quantificazione delle superfici da espropriare.

La nuova viabilità è collocata in un territorio non assoggettato a vincolo paesaggistico e privo di particolari interferenze sia antropiche che naturali. I vincoli e tutele coi i quali interferisce l'asse infrastrutturale come sopra descritto sono:

- Potenzialità archeologica di tipo B1: depositi di argine distale e proximale (vocazione insediativa elevata; grado di conservazione buono), collocata nei pressi dell'intersezione con la SP5;
- Progetto rete ecologica: Corridoi ecologici locali (art.3.5 e 3.6 PTCP e art.3.3 PSC);
- Viabilità storica (art. 8.5 PTCP);
- Fascia di attenzione degli elettrodotti (PSC\_ALL\_A, Art. 3.4.2 del RUE, D.M. 29/05/2008);
- Rete metano (Art.3.4.3 del RUE);
- Fascia di servitù condotte metano (art.3.4.3 RUE);
- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 4.2 PTCP);

- Fascia di tutela fluviale (art. 4.3 PTCP);
- Sistema storico delle acque derivate: canali (art. 8.5 PTCP);
- Aree interessate da bonifiche storiche di pianura (art. 8.4 PTCP)

Rispetto alla viabilità storica, la nuova infrastruttura intercederà la via Lambrecchione e via Sagradino identificate dal PSC come "Viabilità Storica". La via Sagradino rimarrà esistente nel suo tracciato originale essendo attraversata in un solo punto dal nuovo collegamento che la dividerà in due tronchi, mentre parte della via Lambrecchione, nella porzione compresa tra l'innesto con la SP5 San Donato e la nuova rotatoria, sarà interessata dalla nuova viabilità ed in parte il sedime sarà ricompreso nella nuova sede della pista ciclabile.

Il Comune dichiara che la strada di nuovo inserimento sarà di Categoria C con fascia di rispetto disposta ai sensi del Codice della Strada e regolamento attuativo pari a 30 metri. Non è prevista l'individuazione della fascia sulla Tavola dei Vincoli in quanto ivi prevista ai sensi di legge.

Da un punto di vista di fattibilità tecnica economica dell'opera, si prende atto del fatto che l'opera fosse già inserita nel "Programma triennale delle Opere Pubbliche 2022/2024", il quale è stato approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 22/12/2021, destinando alla realizzazione dell'opera per il primo anno la somma di € 616.590 e al secondo anno la somma di € 2.683.410. L'intervento di realizzazione del nuovo tratto viario rientra nel finanziamento regionale per l'importo di € 2.500.000 disposto con Delibera di Giunta n. 1935 del 22/11/2021 (approvazione dello schema di convenzione fra il Comune di Minerbio, la Città Metropolitana di Bologna e la Regione Emilia-Romagna), finanziamento comunale per l'importo di € 49.700 e per l'importo di € 750.300 a carico del soggetto privato Ecored srl Inerti. Il soggetto privato interessato è il titolare dell'impianto di recupero rifiuti inerti non pericolosi Ecored Srl, che usufruirà dell'infrastruttura in oggetto, pertanto ha sottoscritto con l'Amministrazione comunale una convenzione per finanziare parzialmente l'opera attraverso un contributo per la mitigazione e compensazione delle esternalità negative generate dalla realizzazione di un impianto di pubblica utilità per la gestione di rifiuti non pericolosi sottoscritta tra Comune di Minerbio e la ditta stessa in data 14/04/2016, rep. 32697, nella quale sono esplicitati gli impegni anche economici da assumersi fra Amministrazione e soggetto Attuatore.

Con delibera di Giunta Regionale n°1935 del 22/11/2021 si è proceduto all'approvazione, ai sensi dell'art. 167 bis, comma 4 bis, della l.r. n. 3/1999 e ss.mm.ii. dello schema di convenzione fra il comune di Minerbio, la Città metropolitana di Bologna e la Regione Emilia-Romagna per la realizzazione del "Nuovo collegamento viario tra via Canaletto e la SP5", già approvato dal comune di Minerbio con propria delibera n° 77 del 12/11/2021.

## **2. VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

### **2.1 CONSIDERAZIONI E RISERVE**

In relazione alle competenze della Città metropolitana sulla verifica della coerenza alla pianificazione sovraordinata e in merito alla coerenza del POC rispetto al PSC, si riscontra la generale coerenza dei contenuti della proposta con il quadro pianificatorio metropolitano e con il PSC, tenendo conto anche che l'opera era già contenuta nel POC previgente e che il procedimento riguarda esclusivamente la rettifica del tracciato dell'infrastruttura viaria già presente nei suddetti strumenti urbanistici comunali.

Sulla base delle analisi e delle valutazioni contenute negli elaborati presentati, si esprime dunque l'assenso alla conclusione del procedimento unico.

Si richiama tuttavia l'amministrazione comunale al recepimento delle riserve sotto riportate, alle prescrizioni del parere in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio in allegato e degli enti interessati nell'ambito del procedimento in oggetto.

### **2.1.1 Fasce di rispetto**

Il Comune ha specificato che la localizzazione dell'opera è da intendersi alternativa a quella individuata nella cartografia del PUMS approvato con Delibera di Consiglio metropolitano n°54 del 27/11/2019 (Tav. 3A Rete stradale – viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale di nuova realizzazione) e recepito nella cartografia del PTM approvato con Delibera di Consiglio metropolitano n°16 del 12/05/2021. A tal proposito si ricorda quanto indicato al paragrafo 7.4 del PUMS, ossia che l'assetto strategico della rete viaria individuata nelle relative tavole ha valore indicativo per quanto riguarda il preciso posizionamento.

Inoltre, l'opera risulta correttamente classificata come rete extraurbana secondaria di rilievo provinciale, in coerenza con il paragrafo 7.4 "Interventi per la rete metropolitana" della Relazione del PUMS. Tuttavia il Comune indica una fascia di rispetto pari a 30 metri.

Si rileva a tal proposito che, al fine di garantire non solo la sostenibilità ambientale, ma anche un migliore equilibrio ecologico nelle aree interessate dagli interventi infrastrutturali, il PUMS prevede, in continuità con il PTCP, l'introduzione di forme di mitigazione ambientale, differenziate in funzione del contesto interessato e del tipo di infrastruttura, prevedendo quindi fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico. Tale concetto è ripreso anche agli artt. 37 e 46 del PTM.

Il paragrafo 7.3 "Assetto strategico della rete metropolitana e fasce di rispetto" della Relazione del PUMS, in merito alle fasce di rispetto stradale per il rango funzionale dell'infrastruttura in oggetto definisce una ampiezza di 40 m, come ripreso dall'art. 46 comma 3 lett d) delle Norme del PTM che prescrive a sua volta per la "Viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale" una fascia di rispetto di 40 m.

E' pertanto necessario garantire il rispetto di quanto disposto dal PUMS e dal PTM in merito all'ampiezza della fascia di rispetto, adeguando gli elaborati.

In sede di conferenza dei servizi, il Settore Strade e Sicurezza della Città metropolitana di Bologna ha rilevato alcune criticità in relazione all'*accesso diretto delle unità abitative di Via Canaletto* sulla nuova strada in progetto. Il Comune, nella seduta successiva, ha quindi espresso la volontà di "*spostare il confine del territorio urbano posizionandolo oltre il tratto di accesso alle abitazioni private*". A tale proposito si fa presente nell'ambito del presente procedimento unico non sono state proposte e valutate modifiche al perimetro del territorio urbanizzato, così come definito dal PSC vigente. Qualora invece il Comune sia intenzionato a modificare il limite di centro abitato definito dal Nuovo Codice della Strada DL 285 del 30/04/1992, dovrà procedere come definito dall'art. 4 "Delimitazione del centro abitato" e secondo quanto definito dalla Circolare del Ministero dei LL.PP: del 29/12/1997 n. 6709/97. Si chiede pertanto di chiarire tale aspetto.

In merito alle **Fasce di rispetto** si esprime la seguente

#### **RISERVA 1:**

Si chiede di adeguare la fascia di rispetto dell'infrastruttura in progetto portandola da 30 m a 40 m, recependo tale adeguamento negli elaborati di progetto e negli eventuali elaborati urbanistici, ricordando che tali fasce sono finalizzate anche al miglioramento dell'inserimento ambientale, ecologico e paesaggistico delle infrastrutture, ai sensi degli artt. 37 e 46 del PTM e dei contenuti del PUMS.

### **2.1.2 Viabilità storica**

L'intervento interessa due strade individuate come viabilità storica dal PSC, in recepimento del PTCP e PTPR, precisamente la via Lambrecchione e via Sagradino. Per questa tipologia di strade l'art 18 paragrafo 2) del PSC, richiamando la norma del PTCP art 8.5 tuttora vigente ai sensi dell'art. 4 del PTM, prescrive che debba essere tutelato l'assetto storico ancora leggibile, sia fisico percettivo sia paesaggistico-ambientale. Visto che la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Ferrara e Reggio Emilia non si è espressa in conferenza, si chiede in generale di tenere conto delle direttive di cui all'art. 8.5 del PTCP e in particolare di verificare la presenza di eventuali elementi di pertinenza presenti e di prevederne la salvaguardia con le modalità richiamate dello stesso art. 8.5.

In merito alla **VIABILITÀ STORICA** si esprime la seguente

**RISERVA 2:**

Si chiede di tenere conto delle direttive di cui all'art. 8.5 del PTCP in tema di viabilità storica.

**2.1.3 Viabilità ciclabile di rilievo comunale e metropolitano**

Rispetto agli aspetti progettuali dell'opera, si formulano le seguenti considerazioni finalizzate a garantire la piena rispondenza degli interventi al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) assunto dal PTM come componente infrastrutturale:

- assumendo il sistema composto dall'opera stradale in progetto come variante al passaggio nell'abitato di Minerbio, in coerenza con quanto previsto dal PUMS di Bologna metropolitana (cfr. capitolo 7), si chiede di valutare congiuntamente al Settore Strade e Sicurezza della Città metropolitana il declassamento e rifunzionalizzazione di due tratti, a favore del trasporto pubblico e della mobilità attiva, il primo lungo via Canaletto - SP44 tra via Marconi e via Garibaldi - SP5, il secondo lungo la stessa via Garibaldi - SP5 tra via Ronchi e via Lambrecchione;

- si segnala l'opportunità di trovare una soluzione di continuità, anche al di fuori delle risorse del progetto oggetto del presente procedimento, per collegare la nuova ciclabile in progetto con l'abitato di Minerbio e precisamente con la rete ciclabile esistente lungo via Garibaldi - SP5 fino all'estremità sud (in corrispondenza con la rotatoria esistente lungo via Canaletto - SP44);

- si chiede di predisporre una segnaletica (orizzontale e verticale) adeguata a rappresentare la pista ciclopedonale e gli attraversamenti, poiché la rappresentazione nelle tavole allegata evidenzia un'incongruità tra la planimetria generale (tavola PD\_GE\_04\_Planimetria generale\_rev 01) che mostra una segnaletica della pista con pittogrammi relativi ad una pista ciclopedonale monodirezionale rispetto invece a quanto risulta indicato nella sezione dedicata che la rappresenta bidirezionale. Si chiede infine di verificare l'attraversamento ciclopedonale della rotatoria lungo via Savena Inferiore – SP5 che non risulterebbe conforme.

In merito alla **VIABILITÀ CICLABILE DI RILIEVO COMUNALE E METROPOLITANO** si esprime la seguente

**RISERVA 3:**

Si chiede di recepire le indicazioni sopra evidenziate.

**3. LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE E RIDUZIONE DEL RISCHIO SISMICO**

La variante in oggetto non è stata sottoposta a procedura di ValSAT in applicazione dell'art. 19 L.R. 24/2017 comma 6) lettera e) che riporta "varianti localizzative, ai fini dell'apposizione del vincolo espropriativo, per opere già localizzate e valutate in piani vigenti o per la reiterazione del vincolo stesso", poiché consiste nella modifica di un tracciato già individuato nel POC4 e recepito come corridoio infrastrutturale dal PSC, pertanto già valutato da un punto di vista di sostenibilità ambientale. A tal proposito si fa presente inoltre che l'Amministrazione Comunale, a seguito di modifiche introdotte durante lo sviluppo del livello progettuale definitivo dell'opera, ha sottoposto il progetto alla procedura di Valutazione ambientale preliminare (Screening) ai sensi dell'art. 6 della LR 4/2018 che recepisce l'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006, e pertanto il servizio competente della Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale a Autorizzazioni (PG 735316 del 10/08/2022) ha ritenuto le modifiche proposte non sostanziali, rientranti nella tipologia di cui all'art. 6, comma 9 bis del d.lgs. 152/2006 e che le stesse non necessitano di essere sottoposte a verifica di assoggettabilità a VIA (screening) in ragione di presumibile assenza di impatti ambientali significativi e negativi. L'esito di non assoggettabilità alla VIA con prescrizioni) è richiamato nell'atto di approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui alla delibera di Giunta Comunale n.69 del 15/10/2021.

Si allega infine il parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale in riferimento agli aspetti geologici, sismici ed idrogeologici del territorio (allegato A).

#### **4. ALLEGATO**

A) *Parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale in riferimento agli aspetti geologici, sismici ed idrogeologici del territorio. (art. 5, L.R. n. 19/2008).*

Firmato:  
La Responsabile  
Servizio Pianificazione Urbanistica  
Ing. Mariagrazia Ricci

Firmato:  
La Funzionaria Tecnica  
Pianificazione Urbanistica  
Ing. Sabrina Massaia