
Area Pianificazione Territoriale e mobilità sostenibile

Servizio Pianificazione Urbanistica

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Comune di
Bentivoglio

OGGETTO:

variante al POC con valore ed effetti di
PIANO URBANISTICO ATTUATIVO di iniziativa privata
per il sub-ambito ANS C 10.2

PROCEDIMENTO:

Formulazione RISERVE e OSSERVAZIONI
in applicazione della disciplina transitoria
di cui all'art. 4, comma 4, della L.R. 24/2017.

Valutazioni ambientali
ai sensi del D.Lgs. 152/2006
e parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità
delle previsioni del piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio
ai sensi dell'art. 5, L.R. n. 19/2008.

Bologna, 21 luglio 2023

Allegato n. 1 all'Atto del Sindaco metropolitano di Bologna
Fasc. 8.2.2.7/13/2022

Indice generale

1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO	3
1.1. Il quadro normativo.....	3
1.2. I contenuti della proposta comunale	3
LA VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA	5
2.1. Accessibilità veicolare e ciclopeditonale.....	5
2.2. Circonvallazione sud e impegni a carico dell'attuatore.....	6
2.3. Laminazione delle acque	6
2.4. L'edilizia residenziale sociale (ERS)	7
2.5. Le dotazioni territoriali.....	7
2.6. Validità degli strumenti attuativi.....	7
3. LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE	8
3.1. Premessa.....	8
3.2. Gli esiti della consultazione	8
3.3. Le conclusioni	8
4. 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 e l'incentivazione delle 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, indica i relativi procedimenti di approvazione, ammettendo all'art. 4, comma 4 come meglio specificato nella Circolare illustrativa del periodo transitorio, ammette l'approvazione di varianti specifiche alla pianificazione vigente.

Il procedimento di approvazione della variante al POC con valore ed effetti di PUA prevede che esso sia trasmesso alla Città metropolitana, la quale può formulare riserve e 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 Bentivoglio, dotato di PSC, RUE e POC, con delibera di consiglio comunale n° 46 del 30/12/2021 ha adottato una variante al POC con valore ed effetti di PUA per l'attuazione dell'ambito di potenziale localizzazione dei nuovi insediamenti urbani ANS C 10, per la parte relativa al sub ambito 10.2.

La variante al POC si pone in continuità con il sub-Ambito 10.1 completando l'attuazione dell'ambito 10, di cui già in sede di prima approvazione del POC si anticipava lo sviluppo tramite un masterplan.

A seguito di approfondimenti in sede di un tavolo tecnico aperto con il Settore Strade e sicurezza della Città metropolitana di Bologna si è addivenuti alla scelta di rivedere il progetto della rotatoria posta sulla SP 44 che nel primo POC era prevista completamente all'interno del perimetro del sub-Ambito 10.1 in modo da non richiedere l'esproprio di altre aree. Con la presente variante al POC con valore ed effetti di PUA, si propone quindi un nuovo disegno la cui versione finale comporta:

- l'esproprio di aree poste a Nord della SP44;
- la revisione della viabilità interna al comparto, in particolare collegata alla rotatoria, con conseguente modifica della distribuzione fondiaria della parte destinata alle funzioni commerciali presenti nel sub ambito 10.1.

Con la presente variante al POC si appone quindi anche un vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 8 della LR 37/2002 “Disposizioni regionali in materia di espropri” per le aree da destinare alla rotatoria sulla SP44 che, essendo ora in asse rispetto alla strada esistente interessa anche le aree poste a Nord della stessa.

Il sub ambito 10.2, in continuità con la parte nord dell'ambito ANS C 10, è organizzato in lotti per case unifamiliari a uno o due piani e piccoli edifici plurifamiliari a due piani. Il verde pubblico è posizionato nell'estremità sud e contiene sia la vasca di laminazione delle acque piovane sia un'area cuscinetto con il territorio rurale. Entrambe le aree a verde hanno un parcheggio pubblico funzionale alla loro fruizione. Gli altri parcheggi pubblici, sono posti lungo la viabilità, a diretto servizio delle abitazioni.

La viabilità di penetrazione a servizio dei comparti residenziali, che partendo dalla rotonda di accesso sulla SP44 nel Sub 10.1, si dirama con andamento perpendicolare alla viabilità provinciale ed è progettata a “pettine”, con una viabilità principale che termina, nel sub ambito 10.2 con una piccola rotonda terminale per l'inversione di marcia e diramazioni laterali a fondo chiuso.

Il PUA è caratterizzato dai seguenti parametri urbanistici:

- Superficie territoriale (ST): 48.901,30 mq su base di rilievo.
- Su residenziale totale – SU: 4.178,10 mq
 - Su residenziale Privata – SU: 2.507 mq
 - Su residenziale Pubblica – SU: 1.671 mq
- Standard P1 (parcheggi pubblici) indicati nelle NTA Totale P1: 1.440 mq (in convenzione sono 1.883 mq)
- Standard V1 (verde pubblico) indicati nelle NTA Totale V1: 2.880 mq (in convenzione sono 4.713 mq)
- ERS: mq. 501,4 mq di SU (20% di mq. 2.507 mq della SU privata)
- 144 abitanti teorici
- Alloggi: 40
- H altezza massima = 2 piani fuori terra
- Usi: residenza
- SP superficie permeabile intero ambito ANS C 10: 16.327 mq

Gli obiettivi di interesse pubblico indicati nella variante al POC dichiarati dal Comune sono: la realizzazione di una palestra scolastica nel Capoluogo; la realizzazione di un'opera pubblica, o un intervento di completamento/ampliamento o riqualificazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità, da concordare in relazione alle esigenze dell'Amministrazione Comunale per un importo pari ad € 585.000,00; la realizzazione della rotatoria stradale all'innesto sulla strada provinciale Via Marconi a servizio, oltre che del comparto in questione, anche della zona artigianale limitrofa; la sistemazione/riprogettazione dell'area a verde a margine dell'ambito e del parcheggio a servizio esistente a servizio della zona artigianale; la cessione di un'area ubicata da destinarsi a future dotazioni ecologico-ambientali e di sicurezza idraulica, correlate anche alla struttura ospedaliera presente nel Capoluogo.

Nella convenzione del PUA sono posti a carico del soggetto attuatore anche i seguenti interventi:

- a) Realizzare un'opera pubblica o un intervento di completamento/ampliamento o riqualificazione di un intervento pubblico o di pubblica utilità da concordare in relazione alle esigenze della A.C. per un importo pari a 165.000€;
- b) Cessione al Comune di area di mq 6.000, sulla quale realizzare la quota di edificabilità pubblica (uso residenziale pubblico: SU mq 1.671 + SA mq 1.002 = Superficie Complessiva SC mq 2.272)

LA VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA

Si riconosce in termini generali la coerenza della variante al POC con valore ed effetti di PUA, con le previsioni urbanistiche del PSC relative all'ambito residenziale ANS C10.2 e con la pianificazione sovraordinata. Si segnalano di seguito alcune riserve e osservazioni.

2.1. ACCESSIBILITÀ VEICOLARE E CICLOPEDONALE

Come ricordato in premessa e già espresso in merito al PUA 10.1, la soluzione progettuale proposta nella ValSAT nel presente PUA è stata oggetto del Tavolo tecnico attivato tra Comune e Città metropolitana di Bologna – Area sviluppo delle infrastrutture, la cui definizione è stata confermata dall'area suddetta con nota P.G. 42161/2023. A tale proposito, si ricorda che, in fase di approvazione del PUA, sarà necessario coordinare tutti gli elaborati alla nuova soluzione progettuale condivisa, rispetto alla quale sono effettuate le valutazioni della presente relazione istruttoria.

In generale, in merito all'accessibilità veicolare e ciclopedonale, si ribadisce quanto già specificato per il PUA 10.1 richiamando quanto espresso dal PUMS ai capitoli 4.4.4 e 6.2.2.4 sul rispetto dei requisiti prestazionali e delle condizioni di sostenibilità relativi al miglioramento dell'accessibilità.

Si segnala quindi l'opportunità di adottare tecniche di moderazione del traffico motorizzato con limitazione della velocità a 30Km/h, agendo anche sul restringimento della carreggiata, progettando e realizzando gli accorgimenti necessari per garantire elevati livelli di sicurezza stradale sia reale che percepita in particolare dagli utenti deboli, e per ridurre l'inquinamento acustico e anche utilizzando alberature, aiuole, sistemi urbani di drenaggio sostenibile, per favorire la mobilità attiva e l'uso della strada come spazio condiviso, di sistemare le superfici stradali e dei parcheggi con soluzioni volte al miglioramento del micro clima urbano (alberature, una pianta ogni due posti auto, verde diffuso, pavimentazioni e asfalti speciali, etc.) e alla mitigazione degli effetti del riscaldamento (isole di calore); di adottare misure per favorire la diffusione della mobilità elettrica, in armonia con i contenuti del PUMS, par. 8.3.2, prevedendosi in particolare la realizzazione di punti di allaccio per la ricarica dei veicoli elettrici almeno per il 20% degli stalli di parcheggio pertinenziale.

Osservando quindi che l'ipotesi progettuale prevede una strada principale a cul de sac con rotonda terminale per l'uscita dal comparto e una serie di strade a fondo chiuso a pettine, si chiede di adeguare il PUA a quanto sopra descritto, con una progettazione che risponda prioritariamente all'idea dello spazio condiviso con priorità ciclo-pedonale. In particolar modo lungo l'asse principale dovrebbe essere opportunamente ridotta la sezione carrabile a vantaggio di quella ciclo-pedonale. La pista ciclopedonale, che deve garantire la separazione dei flussi, deve quindi avere quindi una larghezza di almeno 4 metri ed un andamento adatto alla percorrenza in bicicletta, anche attraverso l'eliminazione degli "angoli retti" e degli ostacoli sul percorso. Nelle strade perpendicolari, invece agendo sulla moderazione e prevedendo una velocità ulteriormente ridotta rispetto alla zona trenta e priorità assoluta ai pedoni e ai ciclisti, per incentivare una mobilità il più possibile sostenibile e non motorizzata nella fruizione del contesto di vicinato, e alla qualità dello spazio urbano, sempre più organizzato nella logica della sua condivisione tra i diversi fruitori della strada, rispetto alla separazione propria degli assi a maggiore intensità di traffico veicolare.

In corrispondenza delle strade perpendicolari devono essere opportunamente posizionati attraversamenti ciclopedonali rialzati per consentire il passaggio dalla pista-ciclopedonale alle strade di distribuzione.

Sulla base delle considerazioni su **accessibilità veicolare e ciclopedonale** si formula la seguente

Osservazione 1:

Si chiede di apportare le necessarie modifiche progettuali in recepimento delle indicazioni del PUMS sul rispetto dei requisiti prestazionali e delle condizioni di sostenibilità relativi al miglioramento dell'accessibilità, come puntualmente sopra specificate.

2.2. CIRCONVALLAZIONE SUD E IMPEGNI A CARICO DELL'ATTUATORE

Il PSC prevede che nel margine sud del Capoluogo e quindi dell'ambito ANS C 10 venga realizzata una circonvallazione, previsione che è stata riportata nel PUMS come "*opera prioritaria -Viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale: progetti di nuova realizzazione*". Sebbene ad oggi l'infrastruttura non risulti finanziata, richiamando anche quanto espresso da ARPAE AACM, si chiede in sede di approvazione della variante al POC con valori ed effetti di PUA di integrare lo studio del traffico considerando, oltre a quello oggetto della presente valutazione, anche un secondo scenario che includa anche la circonvallazione sud prevista dal PUMS e dal PSC, individuando inoltre, in questo secondo scenario, le eventuali misure da adottare per evitare conflitti tra il comparto e l'infrastruttura stradale pianificata, con particolare riguardo all'acustica, come rilevato da ARPAE AACM.

Infine, si fa presente che la ValSAT del PSC prevede che l'areale debba concorrere alla realizzazione della circonvallazione sud, in particolare per il tratto che va dalla rotatoria prevista sulla SP Saliceto all'ingresso sud dell'ospedale di Bentivoglio, compresi il ponte sul Navile e la viabilità di penetrazione verso i parcheggi dell'ospedale.

L'Amministrazione Comunale, nella successiva fase di POC, a causa della situazione di incertezza sulla realizzazione dell'opera, ha invece scelto di convogliare dette risorse economiche verso altre opere pubbliche di rilievo comunale.

Infatti, il POC, che introduce la possibilità di creare un accesso dalla via Marconi attraverso una rotonda, in luogo del previsto accesso da sud ipotizzato nel PSC e subordinato alla realizzazione della circonvallazione, non prevede tra i condizionamenti a carico degli attuatori il concorso alla realizzazione della circonvallazione sud e introduce l'onere di realizzazione di una palestra per un importo di realizzazione stimato pari a € 585.000,00. Le Convenzioni dei PUA 10.1 e 10.2 confermano l'importo a carico degli attuatori per la realizzazione della palestra scolastica, specificando inoltre che l'opera potrà essere sostituita con altra di pari importo individuata dal Comune.

Alla luce di ciò, si chiede di destinare il contributo inizialmente finalizzato a concorrere alla realizzazione della circonvallazione, ad interventi legati alla mobilità sostenibile, e in particolare alla realizzazione del completamento della Linea#15 della Bicipolitana, San Giorgio di Piano-Bentivoglio, così come condivisa nella prefattibilità della Bicipolitana.

Sulla base delle considerazioni su **la circonvallazione sud e gli impegni a carico dell'attuatore** si formula la seguente

Riserva n. 2

Richiamando quanto espresso da ARPAE AACM, si chiede in sede di approvazione del PUA di integrare lo studio del traffico considerando, oltre a quello oggetto della presente valutazione, anche lo scenario con la circonvallazione sud prevista dal PUMS. Si chiede inoltre di destinare il contributo inizialmente finalizzato a concorrere alla realizzazione della circonvallazione ad interventi legati alla mobilità sostenibile e in particolare alla realizzazione del completamento della Linea#15 della Bicipolitana, San Giorgio di Piano-Bentivoglio, così come condivisa nella prefattibilità della Bicipolitana.

2.3. LAMINAZIONE DELLE ACQUE

Richiamando quanto espresso nella precedente osservazione n. 2 in merito alla necessità di mantenere il corridoio infrastrutturale della circonvallazione sud, si chiede di effettuare una verifica volta ad evitare le interferenze tra il corridoio infrastrutturale suddetto e il verde ambientale con particolare attenzione alla vasca di laminazione. Qualora dagli approfondimenti dovesse verificarsi tale interferenza sarà necessario rivedere l'assetto urbanistico del PUA lasciando libero il corridoio infrastrutturale da funzioni non compatibili e realizzando la vasca di laminazione in altra posizione.

Inoltre, richiamando quanto espresso da ARPAE AACM, si rileva che il progetto di laminazione non è attualmente condiviso da HERA. Fermo restando quanto sopra espresso in merito alla localizzazione della vasca di laminazione, si chiede di effettuare, in fase di approvazione, le opportune modifiche progettuali al fine di definire le soluzioni tecniche più idonee, in considerazione delle indicazioni di HERA specificando inoltre il soggetto che curerà la manutenzione e la gestione della vasca di laminazione.

Sulla base delle considerazioni sulla **laminazione delle acque** si formula la seguente

Osservazione n.3

Si chiede di evitare interferenze tra il corridoio infrastrutturale della circonvallazione sud e il verde ambientale con particolare attenzione alla vasca di laminazione, che dovrà essere realizzata fuori dal corridoio infrastrutturale. Richiamando quanto espresso da ARPAE AACM, si chiede di effettuare, in fase di approvazione, le opportune modifiche progettuali al fine di definire le soluzioni tecniche più idonee, in considerazione delle indicazioni di HERA specificando inoltre il soggetto che curerà la manutenzione e la gestione della vasca di laminazione.

2.4. L'EDILIZIA RESIDENZIALE SOCIALE (ERS)

La bozza di Convenzione del PUA all'art. 12 riporta che è obbligo dei soggetti attuatori realizzare una quota di edilizia residenziale convenzionata pari al 20% della SU realizzata e corrispondente circa a 501 mq di SU, in coerenza con quanto prescritto dall'art 11 delle NTA del POC e in attuazione con quanto disciplinato dal PSC all'art.21 comma 5. Si chiede di integrare gli elaborati del PUA (NTA, Tavole e ValSAT) con tale indicazione.

Sulla base delle considerazioni sull'**ERS** si formula la seguente

Osservazione n. 4

Si chiede di integrare gli elaborati del PUA (NTA, Tavole e ValSAT) con le quote ERS previste in convenzione.

2.5. LE DOTAZIONI TERRITORIALI

Il POC, in coerenza con la scheda d'ambito di PSC di cui all'art. 24.2 delle NTA, prevede che le dotazioni territoriali per il sub ambito ANS C 10.2 per la funzione residenziale siano pari a 30 mq/ab, ripartendole tra parcheggi pubblici P1 pari a 1.440 mq e verde pubblico pari a 4.713 mq. Rilevando una incongruenza tra le quantità previste dalle NTA del POC e del PUA e le quantità indicate nella convenzione e nella specifica tavola 8c, in cui si riportano per i parcheggi pubblici 1.883 mq e per il verde pubblico 4.713 mq, si chiede di portare a coerenza gli elaborati.

Sulla base delle considerazioni sulle **dotazioni territoriali** si formula la seguente

Osservazione n. 5

Si chiede di portare a coerenza la scheda di POC/PUA e la convenzione urbanistica riportando la stessa quantità di dotazioni. Richiamando quanto espresso da ARPAE AACM, si chiede inoltre di specificare quanti nuovi alberi verranno piantati.

2.6. 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 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. Si chiede pertanto di integrare la convenzione urbanistica in tal senso.

In merito alla **validità degli strumenti attuativi** si formula a seguente

OSSERVAZIONE 6:

Si chiede di integrare la convenzione urbanistica indicando termini perentori, a pena di decadenza, per la presentazione dei titoli abilitativi richiesti.

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 invii alla Città metropolitana.

3.2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE

Sono pervenuti alla Città metropolitana di Bologna i pareri dei seguenti Enti competenti in materia ambientale: AUSL, ARPAE, Consorzio di Bonifica Renana, HERA, ATERSIR, Autorità Distrettuale di Bacino del fiume Po e Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara. Gli Enti hanno espresso parere favorevole alla ValSAT in esame, pur condizionandolo ad alcune misure di sostenibilità ambientale.

Si prende atto, inoltre che nel periodo di pubblicazione della ValSAT, dal 20/07/2022 per sessanta giorni, non sono arrivate osservazioni di carattere ambientale.

3.3. CONCLUSIONI

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 della variante al POC con valore ed effetti di PUA, condizionata** al recepimento delle riserve e osservazioni sopra esposte, del parere in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio (allegato B) 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).

Ricordando gli obblighi di pubblicazione di cui al D. lgs n. 152/2006 e smi in capo all’Autorità competente nonché ai fini del monitoraggio del consumo di suolo effettuato dalla Città metropolitana, si chiede al Comune di trasmettere gli elaborati del PUA approvato e la relativa ValSAT.

4. 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. Maria Luisa Diana)