

Area Pianificazione Territoriale e Mobilità Sostenibile

Servizio Pianificazione Urbanistica

RELAZIONE ISTRUTTORIA

OGGETTO:

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO di iniziativa privata
relativo al comparto "ASP_AN 2.7 LASIE" del POC 2017-2022

del Comune di
IMOLA

PROCEDIMENTO:

Formulazione OSSERVAZIONI
ai sensi dell'art. 35 della L.R. n. 20/2000 e ss.mm.ii.
e valutazione ambientale, ai sensi dell'art. 4, comma 4, della L.R. 24/2017

Bologna, 22 novembre 2023

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

Fasc. 8.2.2.8/31/2022

1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO	3
1.1. IL QUADRO NORMATIVO	3
1.2. I CONTENUTI DELLA PROPOSTA COMUNALE	3
2. LA VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA	4
2.1 OPERE DI URBANIZZAZIONE ESTERNE E ACCORDO TERRITORIALE	4
2.2 EDIFICI E CORTI ESISTENTI	5
2.3 CLIMA ACUSTICO E STUDIO DEL TRAFFICO	5
2.4 ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ SOSTENIBILE	6
2.5 RISCHIO IDRAULICO E INVARIANZA IDRAULICA	7
2.6 PRESTAZIONI AMBIENTALI DELL'INSEDIAMENTO	8
2.7 MODIFICHE AL PUA, DOTAZIONI TERRITORIALI E STRALCI FUNZIONALI	8
2.8 VALIDITÀ DEGLI STRUMENTI ATTUATIVI	8
3. LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE E PARERE SULLE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ LOCALE	9
3.1. PREMessa	9
3.2. GLI ESITI DELLA CONSULTAZIONE	9
3.3. LE CONCLUSIONI	9
4. Ulteriori segnalazioni – Fondo perequativo metropolitano	9
5. GLI ALLEGATI	10

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, indica i relativi procedimenti di approvazione, ammettendo all'art. 4, comma 4 lettera c), il completamento del procedimento di approvazione di PUA e loro varianti, adottati prima o durante il periodo transitorio di quattro anni dalla entrata in vigore della stessa legge.

L'articolo 35 della L.R. 20/2000 indica il procedimento di approvazione del Piano Urbanistico Attuativo (PUA), prevedendo che sia trasmesso alla Città metropolitana, la quale 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, RUE e POC approvati, propone il PUA di iniziativa privata per l'attuazione dell'ambito di PSC di nuovo insediamento con destinazioni principali commerciali, alberghiere, artigianali, produttive e di servizio “ASP_AN 2.7: Lasie” in attuazione del vigente POC 2017-2022.

L'ambito, che ricade all'interno dell'Hub metropolitano di Imola e del polo funzionale a marcata caratterizzazione commerciale via Lasie, così come individuati dal PTM, è situato nel quadrante denominato “Polo funzionale metropolitano integrato Selice-A14” ricompreso tra le vie Lasie, Selice e via Della Fossetta; si trova a sud della A14 e confina a est con l'ambito APF6, a ovest con la via Selice e a sud con l'ambito N24A.

Il polo funzionale denominato “Selice-A14” a destinazione mista comprende gli ambiti ASP_AN 2.7, ASP_AN 2.9, N24A e APF.6, in recepimento dell'Accordo Territoriale relativo al suddetto polo funzionale approvato con Del. C.C. n. 100 del 22.04.2021 e sottoscritto dal Comune di Imola e dalla Città metropolitana di Bologna l'08.07.2021.

L'area edificabile individuata dal PUA è suddivisa in 7 ambiti; i primi 6 ambiti sono interessati da interventi di nuova costruzione per cui è prevista la realizzazione di tipologie edilizie con massimo 14 piani fuori terra, mentre l'ambito 7 è costituito dagli edifici esistenti da mantenere, classificati nella Scheda 249 dell'Allegato 4.2 al TOMO III del RUE. Negli elaborati è inoltre specificato che non è previsto l'uso di logistica e che i magazzini saranno strettamente connessi alle attività produttive che si insedieranno.

Con la firma dell'Accordo Territoriale per l'attuazione del Polo Funzionale Metropolitano integrato, le quattro aree previste dal PSC si sono fatte carico della realizzazione delle infrastrutture viarie pubbliche previste dal PSC.

Il progetto della viabilità del comparto prevede:

- un accesso carrabile dalla nuova viabilità pubblica (VU), a sud del lotto ASP_AN 2.7, verso l'area di parcheggio pubblico previsto in fregio alla stessa;
- un secondo accesso carrabile dalla nuova viabilità pubblica all'interno dell'ambito APF6;
- all'interno dell'ambito la viabilità privata ha un percorso ad anello perimetrale ai lotti 1, 2, 3, e 4 ed è costituita da una carreggiata con due sensi di marcia, parcheggio alberato e marciapiede da cui si dirama una carreggiata a doppio senso di marcia a nord dei lotti 5 e 6;

Inoltre, in accordo con quanto disposto dall'Accordo Territoriale afferente il Polo Funzionale Metropolitano integrato Selice - A14, sono previste le seguenti Opere di urbanizzazione primaria esterne:

- b1) adeguamento via Selice con raddoppio corsie nel tratto tra la rotatoria esistente del casello e la nuova rotatoria di accesso agli ambiti (R);
- b2) Realizzazione e cessione gratuita pista ciclopedonale lungo via Selice fino alla rotatoria esistente all'incrocio della via Lasie e Selice; (N-M).

Per il comparto ASP_AN 2.7 Lasie, avente una Superficie Territoriale (ST) di **74.967 mq**, il presente PUA propone, in coerenza con il POC, i seguenti parametri urbanistici:

- Sf pari a **45.062 mq**;
 - SU di nuova edificazione **23.732 mq**;
 - SU esistente (lotto 7) 800 mq;
 - SDV 8.500 mq;
 - SA 20% SU.
 - dotazioni parcheggi pubblici **10.403 mq**
 - dotazione verde pubblico da realizzare **12.507 mq**
 - dotazione verde pubblico da monetizzare **2.213 mq**
 - Superficie permeabile di progetto totale **29.284 mq**.
- Usi ammessi:
 - lotti da 1 a 6 - funzioni di servizio complementari alla residenza, funzioni terziarie e commerciali, funzioni produttive e assimilabili, funzioni strutture ricettive – soggiorno temporaneo.
 - lotto 7 – per gli edifici esistenti di carattere storico testimoniale, gli usi previsti nella scheda n. 249 dell'Allegato 4.2 al Tomo III del RUE ad eccezione dell'uso a1) e della classe E.

Le norme prevedono infine che il PUA sia attuato nei seguenti termini:

- la presentazione del Permesso di Costruire per le opere di urbanizzazione primaria interne all'ambito (verde pubblico, parcheggio pubblico, viabilità di distribuzione interna, reti dei sottoservizi) entro 180 giorni dalla stipula della convenzione, da realizzarsi mediante stralci autonomi e funzionali indipendenti. Le opere di urbanizzazione dovranno essere completate entro 3 anni dal rilascio del titolo;
- la realizzazione delle Opere di urbanizzazione primaria esterne, sopra riportate, entro tre anni dalla stipula della convenzione urbanistica e l'inizio lavori entro sei mesi dalla stessa.

2. LA VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA

Si riconosce in termini generali la coerenza della proposta del PUA, in attuazione del POC vigente, alle previsioni urbanistiche del PSC relative all'ambito ASP_AN 2.7 Lasie nonché la convergenza delle previsioni in esso contenute con le scelte strategiche condivise in sede di Accordo Territoriale. Si segnalano di seguito alcune osservazioni.

2.1 OPERE DI URBANIZZAZIONE ESTERNE E ACCORDO TERRITORIALE

Il PUA in oggetto propone – in coerenza con l'Accordo territoriale per il polo funzionale metropolitano "Selice - A14" in merito all'assetto urbanistico e dell'accessibilità carrabile, ciclopedonale e col trasporto pubblico dei quattro ambiti afferenti al polo – una viabilità di distribuzione interna al comparto con due accessi, uno dalla nuova viabilità pubblica che accede al parcheggio pubblico previsto in fregio alla stessa e un secondo dalla nuova viabilità pubblica interna all'ambito APF6. Il soggetto attuatore si impegna inoltre a realizzare l'adeguamento di via Selice con raddoppio delle corsie nel tratto tra la rotatoria esistente del casello e la nuova rotatoria di accesso agli ambiti e la realizzazione e la cessione gratuita della pista ciclopedonale lungo via Selice fino alla rotatoria esistente all'incrocio della via Lasie e Selice.

All'interno degli elaborati relativi alle opere extra-comparto, sono inoltre definite ulteriori opere esterne previste a carico dell'ambito AN 2.7 del PUA in oggetto, che non erano state inserite nell'Accordo Territoriale e non inserite nelle NTA e nella Convenzione presentate. Il Comune di Imola, inoltre, ha recentemente comunicato alla Città metropolitana l'intenzione di apportare possibili modifiche rispetto all'art. 10 dell'Accordo territoriale in relazione alle opere a carico di ciascun comparto derivanti da esigenze di diversa tempistica di attuazione di ciascun PUA, non alterando complessivamente la consistenza delle opere pubbliche previste su tutto il polo funzionale "Selice - A14".

Fermo restando il contenuto dell'Accordo territoriale così come sottoscritto l'08.07.2021 e considerando che tutte le opere dovranno essere coerenti con la pianificazione vigente e non potranno comunque diminuire il beneficio pubblico già accordato, si chiede al Comune, nel caso di variazioni delle opere a carico per l'ambito AN2.7 oggetto del presente PUA, di assicurare in ogni caso la realizzazione delle opere necessarie a garantire la piena accessibilità del comparto prima della realizzazione degli edifici. È necessario che quest'ultima prescrizione ed eventuali variazioni siano inserite all'interno delle NTA e della Convenzione.

Si chiede inoltre di rendere coerenti tutti gli elaborati presentati con quanto previsto dall'Accordo territoriale prima della sottoscrizione della Convenzione.

OSSERVAZIONE 1:

Fermo restando il contenuto dell'Accordo territoriale così come sottoscritto l'08.07.2021 e considerando che tutte le opere dovranno essere coerenti con la pianificazione vigente e non potranno comunque diminuire il beneficio pubblico già accordato, si chiede al Comune, nel caso di variazioni delle opere a carico per l'ambito AN2.7 oggetto del presente PUA di assicurare in ogni caso la realizzazione delle opere necessarie a garantire la piena accessibilità del comparto prima della realizzazione degli edifici. Si richiede infine di rendere coerenti tutti gli elaborati presentati con quanto previsto dall'Accordo Territoriale, prima della sottoscrizione della convenzione.

2.2 EDIFICI E CORTI ESISTENTI

Come descritto nella scheda d'ambito di POC, si osserva che all'interno dell'ambito sono presenti alcuni edifici che presentano caratteristiche di bene culturale o di interesse storico-testimoniale, classificati all'interno della scheda n. 249 dell'Allegato 4.2 al Tomo III del RUE. Per la futura fase di progettazione definitiva/esecutiva, si ritiene necessario evidenziare che le opere previste dovranno essere conformi a quanto previsto dalla scheda d'ambito ASP_AN2.7 LASIE di POC e alla normativa vigente, nello specifico a quanto disciplinato dal Tomo III del RUE al capo 4.3 e dall'Allegato III al Tomo III del RUE. Si chiede pertanto di inserire un riferimento alle prescrizioni contenute al capo 4.3 del RUE vigente all'interno delle NTA del PUA

OSSERVAZIONE 2:

Si chiede di inserire un riferimento alle prescrizioni contenute al capo 4.3 del RUE vigente all'interno delle NTA del PUA gli interventi previsti nelle corti e negli edifici esistenti

2.3 CLIMA ACUSTICO E STUDIO DEL TRAFFICO

Per quanto concerne la valutazione acustica, si richiama integralmente quanto espresso da ARPAE AACM e ARPAE APAM, ed in particolare si riportano le condizioni stabilite da ARPAE ai fini della sostenibilità del PUA che dovranno essere riportate nelle NTA del PUA nonché nella Dichiarazione di Sintesi della ValSAT:

- consentire l'insediamento di attività lavorative che prevedono lavorazioni e funzionamento degli impianti esclusivamente in periodo diurno;
- l'insediamento di attività commerciali, artigianali e produttive dovrà essere preceduto da una preventiva valutazione previsionale di impatto acustico per la verifica dei limiti di legge;
- vietare aree di carico e scarico merci in prossimità degli edifici residenziali;

- tutti gli impianti esterni devono essere schermati e posizionati sul lato opposto dei ricettori;
- le UTA installate non devono avere potenza sonora maggiore di quanto considerato come sorgente nello studio acustico.

Richiamando quanto espresso da ARPAE AACM, si chiede inoltre di individuare all'interno della Convenzione il soggetto che si farà carico della realizzazione, della manutenzione e della periodica sostituzione dell'asfalto fono assorbente nel tratto stradale compreso tra le due rotatorie di progetto. Si segnala inoltre la necessità di verificare preliminarmente l'adeguatezza e l'estensione dei tratti stradali interessati da tale intervento di mitigazione. Si chiede inoltre di inserire le stesse informazioni anche all'interno delle NTA.

Per quanto concerne lo studio del traffico, come riportato da ARPAE AACM, si chiede di prevedere un monitoraggio relativamente al traffico e all'incidentalità, anche al fine di prevedere adeguati sistemi di regolazione e valutare anche la necessità di introdurre nuovi tratti serviti dal trasporto pubblico.

OSSERVAZIONE 3:

Si chiede di modificare le NTA del PUA e di riportare nella Dichiarazione di sintesi le indicazioni fornite da ARPAE AACM ed ARPAE APAM in materia di clima acustico, specificando inoltre chi si farà carico della realizzazione delle opere di mitigazione, del monitoraggio e della manutenzione.

Si chiede infine di monitorare il flusso del traffico e l'eventuale incidentalità, per poter prevedere adeguati sistemi di regolazione e valutare anche la necessità di introdurre nuovi tratti serviti dal trasporto pubblico.

2.4 ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ SOSTENIBILE

In coerenza con gli obiettivi e i contenuti strategici del PUMS della Città metropolitana di Bologna, approvato il 27/11/2019 e parte integrante del PTM, si evidenzia la necessità che l'intervento sia sviluppato in un'ottica di miglioramento della qualità e vivibilità dell'ambiente urbano e dello spazio pubblico, con particolare riferimento agli interventi a favore dell'accessibilità e all'arricchimento delle dotazioni di spazi e attrezzature collettive (cfr. cap.2.3 PUMS e art. 42 del PTM).

Tali interventi mirano alla realizzazione di progetti integrati di mobilità sostenibile per gli insediamenti produttivi e commerciali, definendo le condizioni affinché si garantiscano adeguate connessioni pedonali e ciclabili insieme a servizi di trasporto pubblico e/o di sharing adeguati alla domanda, favorendo anche l'interscambio.

In particolare, risulta prioritaria la qualificazione della viabilità interna e di immediato accesso all'ambito produttivo, nonché della sosta, sia mediante l'introduzione di NBS e opere di innalzamento ecologico anche in coerenza con le Linee guida per la forestazione metropolitana sia attraverso interventi infrastrutturali per incrementare la presenza, il livello di sicurezza, l'illuminazione e la manutenzione dei percorsi ciclabili e pedonali, oltre alla realizzazione, ove mancanti, di spazi attrezzati per il ricovero delle biciclette coperti, con rastrelliere ad archetto e punti di ricarica, all'introduzione di servizi di sharing mobility e alla riqualificazione dell'area di fermata e attesa del TPL più vicina e relative connessioni.

Tale approccio consente, favorendo in particolare gli addetti ma anche i visitatori, di aumentare la fruibilità e la percorribilità dell'ambito sia da parte dei pedoni che dei ciclisti, oltre a garantirne la sicurezza attraverso l'illuminazione, la moderazione del traffico e la promiscuità nell'utilizzo della strada, in particolare per auto e bici.

A tal proposito, prendendo atto della progettazione della pista ciclopedonale lungo la via Selice e lungo la strada di accesso ai 4 comparti, dalla rotatoria Selice/Lasie fino all'accesso al comparto APF6, passando per la nuova rotatoria di via Selice (elab 2.a), si richiama necessità di modificare e integrare gli elaborati del PUA secondo le seguenti indicazioni:

- completare tale percorso principale con interventi all'interno del comparto che permettano l'accesso ciclabile e pedonale in sicurezza agli ingressi dei diversi lotti progettati o mediante inserimento di percorsi pedonali e ciclabili ben definiti e diretti

all'interno dell'area dedicata alla sosta oppure, nel caso questo non risultasse possibile per motivazioni legate alle dotazioni e agli standard, mediante l'utilizzo di misure e azioni idonee a garantire la moderazione della velocità in tale area assicurando quindi le condizioni in sicurezza per la promiscuità ciclo-veicolare e realizzando in ogni caso percorsi pedonali diretti e continui;

- evidenziare le aree di sosta bici che dovranno:
 - essere ubicate nelle immediate vicinanze degli ingressi;
 - avere un numero di posti adeguati alla sosta delle biciclette di addetti e utenti, prevedendo anche un numero congruo di punti di ricarica per le e-bike;
 - prevedere una tipologia di rastrelliera ad archetto che consenta di ancorare il telaio della bici;
 - avere una struttura che garantisca la copertura dei mezzi.

- Dagli elaborati 2.a.2, 2.b e 2.c si evince che la nuova pista ciclopedonale in fregio a via Selice è posta su marciapiede, o comunque su sede rialzata rispetto alla carreggiata stradale, separata da quest'ultima da "parapetto in tubi"; al fine di garantire la massima larghezza del tracciato, che in alcune sezioni scende sotto i 2,5 m, si chiede l'eliminazione del parapetto, in continuità con il tratto di pista esistente. Inoltre, si chiede di valutare il restringimento delle corsie stradali e banchine, al fine di garantire una maggiore larghezza della pista ciclopedonale assicurando quindi una maggiore fruibilità;
- integrare l'elaborato 15.a con l'indicazione delle sezioni riportate nelle planimetrie 15.c, 15.c1 e 15.c2.

Si chiede infine di integrare gli elaborati relativi ai tracciati ciclopedonali, con la segnaletica di indirizzamento alle linee della Bicipolitana prevista dal "Manuale d'uso della Segnaletica della Bicipolitana", approvato con Delibera di Consiglio metropolitano 4 del 8/3/23.

OSSERVAZIONE 4:

Si chiede di integrare gli elaborati di PUA recependo le indicazioni sopra riportate.

2.5 RISCHIO IDRAULICO E INVARIANZA IDRAULICA

Per quanto concerne il rischio idraulico, l'area ricade in una zona di pericolosità idraulica P2 e P1 per il reticolo principale (Torrente Santerno) e per il reticolo secondario.

Prendendo atto degli approfondimenti svolti su questo tema, il non incremento del rischio idraulico è stato asseverato sulla base di alcuni presupposti: si prevede un innalzamento rispetto al piano di campagna generale di almeno 1,00 m fino ad un massimo di 1,70 m e, in accordo con quanto previsto dalla scheda d'ambito del POC, le tipologie edilizie non prevedono piani interrati o seminterrati. Si chiede di esplicitare la necessità di realizzare tali accorgimenti anche all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione.

Richiamando quanto espresso da ARPAE AACM, si chiede inoltre che nella Dichiarazione di Sintesi sia espressamente riportato l'impegno del Comune a non incrementare in alcun modo il rischio di alluvioni presente nell'area e a verificare che oltre a mettere in sicurezza il sedime delle costruzioni siano altrettanto garantiti, in caso di alluvioni, tutti i collegamenti e le connessioni infrastrutturali.

In merito al tema dell'invarianza idraulica, si chiede di garantire il rispetto delle misure di sostenibilità previste all'interno del documento di Valsat del POC per l'ambito in oggetto e in particolar modo di definire e formalizzare le competenze relative alla manutenzione periodica e straordinaria delle reti bianche separate, compresi i sistemi di laminazione realizzati, in tutte le fasi di attuazione dell'intervento.

OSSERVAZIONE 5:

Si chiede di riportare nelle NTA tutte le indicazioni fornite nella relazione idraulica finalizzate al non incremento del rischio alluvioni e di garantire il rispetto delle misure di sostenibilità previste dalla Valsat del POC e in particolare di definire e formalizzare le opere di

manutenzione periodica ordinaria e straordinaria delle reti bianche separate e del sistema di laminazione previsto, in tutte le fasi di attuazione dell'intervento.

2.6 PRESTAZIONI AMBIENTALI DELL'INSEDIAMENTO

Come prescritto dalla scheda d'ambito del PSC, l'area deve essere qualificata come APEA, Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata. Prendendo atto di quanto inserito all'interno della Relazione tecnica in riferimento agli impegni presi in relazione alle linee guida APEA, si evidenzia che le linee guida non sono più vigenti e che si dovrà tenere conto di quanto previsto dal PTM, in particolar modo agli artt. 36, 37, 38 e 39. A tale scopo e a titolo di esempio, si segnala la necessità di prestare particolare attenzione ai seguenti aspetti progettuali: permeabilità dei suoli, qualità degli spazi aperti, strade alberate, aree di forestazione urbana ad alto assorbimento di CO₂; miglioramento dei servizi ecosistemici di regolazione, riduzione dell'isola di calore e abbattimento di inquinanti atmosferici, l'utilizzo di pareti verdi, massimizzazione dell'uso delle fonti rinnovabili per l'approvvigionamento energetico, riduzione della produzione dei rifiuti e massimizzazione della raccolta differenziata.

OSSERVAZIONE 6:

Si chiede di tenere conto di quanto indicato agli artt. 36, 37, 38 e 39 del PTM in merito agli accorgimenti progettuali da adottare al fine di garantire un elevato standard qualitativo dell'insediamento dal punto di vista ambientale.

2.7 MODIFICHE AL PUA, DOTAZIONI TERRITORIALI E STRALCI FUNZIONALI

All'interno delle NTA per ogni lotto vengono elencate le destinazioni d'uso ammissibili e definito il range delle superfici utili e accessorie, l'altezza massima ed il numero dei piani; è previsto un massimo di 14 piani fuori terra ed un'altezza massima pari a 57 m.

Rilevando in particolare che la superficie commerciale prevista dal presente PUA pari a 8.500 mq risulta superiore a quella indicata nella scheda di Valsat del POC (pari a 7.347 mq), si chiede di garantire il rispetto delle dotazioni minime previste dalla legge per la realizzazione di destinazioni commerciali.

Inoltre, con particolare riferimento a quanto riportato all'art. 4 delle Norme Tecniche di Attuazione in merito alle varianti al PUA, si richiama quanto espresso da ARPAE AACM, in merito alla necessità di garantire la coerenza tra gli elaborati del PUA oggetto della presente relazione istruttoria e le effettive realizzazioni. Si chiede quindi di rivedere le norme tecniche di attuazione, per circoscrivere e limitare le modifiche ammesse senza il ricorso a un procedimento di variante urbanistica. In particolare le variazioni di sedimi, altezze, distribuzione planimetrica degli edifici, dei percorsi carrabili superiori ad una determinata quota significativa dovranno comportare variante al PUA e quindi essere valutati nell'ambito di una nuova VALSAT.

Infine, tenendo in considerazione quanto espresso da ASPI, ossia che la fase operativa di "Primo stralcio", che prevede un'occupazione temporanea da parte del cantiere per l'ampliamento della IV corsia della A14 di una parte dell'ambito in oggetto, resterà operativa fino all'ultimazione dei lavori, si chiede, richiamando quanto espresso da ARPAE AACM, di specificare in Convenzione quali saranno le tempistiche di attuazione dell'intero intervento, tenendo conto che nella fase di Primo stralcio potrà essere realizzata solo una parte delle opere di urbanizzazione previste.

OSSERVAZIONE 7:

Per garantire la coerenza delle effettive realizzazioni con la variante in oggetto, si chiede di rivedere le Norme tecniche di attuazione limitando le modifiche ammesse senza il ricorso a un procedimento di variante urbanistica e di specificare in Convenzione le tempistiche di attuazione dell'intero intervento.

2.8 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. Le convenzioni urbanistiche dovranno quindi indicare tempi certi e brevi per l'attuazione delle previsioni, nonché tutti gli obblighi del soggetto attuatore derivanti dall'approvazione del piano.

OSSERVAZIONE 8:

Si chiede di garantire nella Convenzione la necessaria 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.

3. LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE E PARERE SULLE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ LOCALE

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 della verifica di conformità urbanistica, 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.

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).

3.2. GLI ESITI DELLA CONSULTAZIONE

Sono pervenuti alla Città metropolitana di Bologna i pareri favorevoli condizionati dei seguenti Enti competenti in materia ambientale: Azienda AUSL di Imola, ARPAE, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio – Settore Belle Arti e Paesaggio, Settore Archeologia per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Ferrara e Reggio Emilia, HERA Spa e Inrete, SNAM Rete Gas Centro di Forlì, Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale, Autostrade per l'Italia S.p.a.

Si prende atto inoltre che, nel periodo di deposito intercorso, ossia dalla data di inizio deposito del 11/05/2022 per i successivi 60 giorni, presso l'Ufficio Pianificazione Urbanistica del Comune di Imola, non sono pervenute osservazioni.

3.3. LE 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 del PUA, condizionata al recepimento delle osservazioni** sopra esposte, delle valutazioni in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio (allegato B) e dei pareri degli Enti ambientali, e delle indicazioni di carattere ambientale riportate nella "proposta di parere in merito alla valutazione ambientale" predisposta da AAC Metropolitana di ARPAE (allegato A).

4. Ulteriori segnalazioni – Fondo perequativo metropolitano

L'intervento proposto, ricadente in un polo funzionale metropolitano in attuazione a seguito di Accordo territoriale, contribuisce al Fondo perequativo metropolitano, come anche

indicato all'art. 8 dello stesso Accordo sottoscritto in data 08.07.2021, in coerenza con l'art. 51, comma 2, lettera i) del PTM, attraverso le risorse derivanti dal 50% degli oneri di urbanizzazione secondaria, dal contributo straordinario, se dovuto, e dalle monetizzazioni (art. 51 comma 3 del PTM).

Prendendo atto della prima quantificazione trasmessa relativa agli importi degli oneri di urbanizzazione secondaria e della monetizzazione di una porzione del verde pubblico, con una conseguente contribuzione al fondo prevista pari a € 2.961.266,00, comprensivi del contributo di sostenibilità commerciale, si rammenta al Comune di provvedere tempestivamente agli adempimenti previsti dal Regolamento di gestione del Fondo, comunicando tali importi alla Città metropolitana secondo le tempistiche indicate nel Regolamento stesso..

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:
Responsabile Servizio
Pianificazione Urbanistica
Ing. Mariagrazia Ricci