
Area Pianificazione Territoriale e mobilità sostenibile
Servizio Pianificazione Urbanistica

RELAZIONE ISTRUTTORIA

OGGETTO:

**Approvazione del progetto e localizzazione del collegamento ciclopedonale da
Castello d'Argile a Mascarino Venezzano in variante al PSC e al RUE**

del Comune di

CASTELLO D'ARGILE

PROCEDIMENTO:

Determinazioni previste nell'ambito del Procedimento Unico,
ai sensi dell'art. 53, comma 4, L.R. n. 24/2017 e s.m.i.

Bologna, 19 agosto 2022

*Allegato n. 1 all'Atto del Sindaco metropolitano di Bologna
del 30/08/2022 fasc. 8.2.2.2/29/2022*

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 Coerenza con la pianificazione metropolitana.....	4
3. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA E DI PERICOLOSITÀ LOCALE.....	5
4. GLI ALLEGATI.....	5

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, 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 prevede inoltre all'art. 53 “Procedimento unico” una particolare procedura per l'approvazione del progetto definitivo o esecutivo di opere pubbliche e opere qualificate dalla legislazione di interesse pubblico, di rilievo regionale, metropolitano, d'area vasta o comunale.

1.2. I contenuti della proposta comunale

Il Comune di Castello d'Argile ha avviato il procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della L.R.24/2017, finalizzato all'approvazione della localizzazione dei due stralci del percorso ciclopedonale di collegamento tra il capoluogo e la frazione di Mascarino Venezzano, nonché la localizzazione di una rotatoria all'incrocio tra le vie Centese, Maddalena e Resistenza, in variante alla pianificazione urbanistica vigente, e all'approvazione del relativo progetto definitivo.

Le opere interessano aree di proprietà privata, pertanto la conclusione del presente procedimento determina l'apposizione di vincolo espropriativo e la dichiarazione di pubblica utilità.

Il Comune ha attivato la Conferenza di Servizi nell'ambito del suddetto procedimento, pertanto la Città metropolitana è chiamata a formulare riserve relativamente alla variante di piano proposta.

Il percorso ciclopedonale costeggia, in sede protetta, le vie Maddalena e Andrea Ferrari, ricollegandosi a percorsi già esistenti.

Le modifiche urbanistiche sono esclusivamente di carattere grafico e riguardano:

- TAV. 1 del PSC
- TAV. 1 P. 13 del RUE
- TAV. 1 P. 14 del RUE
- TAV. 1 P. 18 del RUE

2. LA VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA

In relazione alle competenze della Città metropolitana sulla conformità urbanistica alla pianificazione sovraordinata, la proposta risulta in via generale condivisibile. Si esprime pertanto **l'assenso alla conclusione della procedura relativa alla variante al PSC e al RUE**, nel rispetto della riserva di seguito riportata.

2.1 Coerenza con la pianificazione metropolitana

Tra gli obiettivi della pianificazione di settore, esplicitati dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato con Delibera di Consiglio metropolitano di Bologna n. 54 del 27/11/2019, risultano prioritari l'aumento della sicurezza stradale, in particolare a tutela dell'utenza attiva, nonché l'aumento degli spostamenti a piedi e in bici (riequilibrio modale). Il PUMS recepisce le indicazioni della Commissione Europea, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) e della Regione Emilia Romagna e fornisce gli indirizzi per il territorio metropolitano utili a conseguire tali obiettivi. La Città metropolitana ha inoltre approvato il Piano Territoriale Metropolitano (PTM) ed emanato le Linee guida per la Forestazione Urbana della Città metropolitana, che forniscono ulteriori indicazioni e indirizzi per una migliore progettazione delle reti ciclabili.

Dato il contenuto di questi strumenti, si riportano di seguito alcune indicazioni finalizzate a garantire la piena aderenza del progetto proposto agli strumenti sopra richiamati.

- Relativamente alla larghezza della pista ciclopedonale, si suggerisce, laddove gli spazi lo consentano, di aumentare la larghezza da 2,50 a 3,00 per meglio assolvere alla duplice funzione di collegamento ciclabile e pedonale.
- Relativamente agli attraversamenti, si chiede di:
 - prevedere sempre la segnaletica orizzontale di attraversamento ciclabile, sia in corrispondenza degli incroci che delle rotatorie, come indicato dall'art. 146 c. 2 del Regolamento di Attuazione del CdS, integrata con l'opportuna segnaletica verticale di attraversamento ciclabile;
 - conseguentemente, eliminare la segnaletica verticale di inizio e fine pista in corrispondenza di tali attraversamenti;
 - prevedere opportuni accessi, mediante attraversamenti pedonali, alla pista ciclopedonale verso case/gruppi di case che si trovino sul lato opposto della pista, qualora non ve ne siano in prossimità;
- Nell'elaborato PE_GRA_P_13 "Planimetria della segnaletica" si evince che in corrispondenza degli accessi carrabili alle abitazioni viene posto un cartello di "strada prevalentemente ciclabile e zona 30". A tale proposito si chiede di concordarne il layout grafico con la Città metropolitana, in coerenza con quanto elaborato nell'ambito del Manuale della segnaletica.
- Relativamente alla forestazione, si chiede di valutare la possibilità di inserire alberature lungo il percorso per favorire l'ombreggiatura della pista ciclopedonale.
- Relativamente alla segnaletica verticale, si evidenzia che la stessa si dovrà integrare con quella elaborata nell'ambito della specifica progettazione della Città metropolitana in coordinamento con l'Unione Reno Galliera.
- Relativamente alla "Relazione Generale", si suggerisce di fare riferimento all'utenza "attiva" piuttosto che a quella "debole".

Relativamente alla **coerenza con la pianificazione metropolitana** si esprime la seguente

RISERVA 1:

Si chiede recepire, in fase di progettazione esecutiva, le indicazioni sopra dettagliate, per garantire una maggiore aderenza del progetto con gli strumenti della pianificazione metropolitana e la sicurezza delle utenze attive che percorreranno gli attraversamenti delle aree oggetto di intervento. Si chiede conseguentemente di adeguare, se necessario, gli elaborati di variante urbanistica.

3. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA E DI PERICOLOSITÀ LOCALE

La L.R. 24/2017 prevede che la Città metropolitana si esprima in qualità di Autorità competente in merito alla sostenibilità ambientale e territoriale delle varianti urbanistiche nell'ambito della Conferenza dei servizi disciplinata dall'art. 53 "Procedimento unico".

Visti i contenuti della variante agli strumenti urbanistici comunali, si condivide la proposta dell'Amministrazione Comunale di escludere la stessa dalla procedura di valutazione ambientale, in coerenza con l'art. 19, comma 6 della L.R. 24/2017.

In merito alla compatibilità del piano con le condizioni di pericolosità locale, la Città metropolitana di Bologna esprime una valutazione positiva, condizionata al recepimento del parere in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008 (allegato A).

4. GLI ALLEGATI

- *A) 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)