



COMUNE DI CASTENASO

POC

PIANO OPERATIVO COMUNALE

(L.R. 24 marzo 2000, n. 20 - art. 30)

VARIANTE

PROCEDIMENTO UNICO EX ART. 53 LR N. 24/2017

**POTENZIAMENTO DEL SISTEMA TANGENZIALE DI BOLOGNA
INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DELLA RETE VIARIA DI
ADDUZIONE**

LUNGO SAVENA LOTTO III

Relazione

il Sindaco
Carlo GUBELLINI

l'Assessore all'Urbanistica
Alberto BIANCOLI

il Segretario Generale
Letizia RISTAURI

Comune di Castenaso
Area Tecnica e Patrimonio

SOMMARIO

PROCEDURA	2
DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO	3
L'APPOSIZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO.....	7
MODALITA' DI ATTUAZIONE E CONDIZIONI DI FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA	7
NORME, ELABORATI, CARTOGRAFIA.....	7

PROCEDURA

Il presente progetto si inserisce nell'ambito del potenziamento del sistema tangenziale di Bologna – rete viaria di adduzione. In particolare, l'intervento oggetto del presente POC è finalizzato al potenziamento del sistema tangenziale di Bologna- rete viaria di adduzione potenziamento del sistema tangenziale di Bologna - Lungosavena, opere complementari, di cui al Procedimento Unico ai sensi dell'Art. 53 della L.R. 24/2017.

Nel dettaglio il progetto Lungosavena Lotto 3 è stato sottoposto alla procedura di VIA ai sensi della L.R. 9/99, (ora abrogata e sostituita dalla L.R. 4/2018 "*Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti*"). Nell'ambito di tale procedura ARPAE SAC ha convocato gli Enti competenti per l'avvio della Conferenza dei Servizi (di seguito CdS). Il Rapporto della CdS si è concluso con una valutazione di impatto ambientale positiva, con prescrizioni, ritenendo che il progetto possa essere realizzato a condizione che vengano ottemperate le prescrizioni citate ai punti 1C (ciclabile), 2C (viabilità alternativa e corridoio ecologico) e 3C (barriere) del Rapporto Ambientale allegato alla Delibera.

Poiché alcune opere integrative, richieste dalle sopraccitate prescrizioni, non erano presenti nel progetto approvato in VIA (piste ciclabili, viabilità di ricucitura, integrazioni delle opere a verde, ecc.) si è reso pertanto necessario un ulteriore passaggio amministrativo per la localizzazione di queste nuove opere, mediante il Procedimento unico ai sensi dell'art.53 della L.R.24/2017.

L'Articolo 53 (Procedimento unico) della LR 24/17 disciplina un procedimento uniforme utilizzabile per l'approvazione di progetti relativi ad opere pubbliche o di interesse pubblico di rilievo regionale o locale, o relativi alla trasformazione di insediamenti imprenditoriali, comportanti la localizzazione di opere non previste dal PUG o da accordi operativi, o in variante a tali strumenti o alla pianificazione territoriale.

Il procedimento riguarda i progetti relativi a:

- a) *opere pubbliche e opere qualificate dalla legislazione di interesse pubblico, di rilievo regionale, metropolitano, d'area vasta o comunale; (...)*
- b) L'approvazione del progetto delle opere e interventi attraverso il procedimento unico di cui all'Art.53 consente:
- c) *di acquisire tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari per la realizzazione dell'opera o intervento secondo la legislazione vigente;*
- d) *di approvare la localizzazione delle opere e interventi non previsti dal PUG, dall'accordo operativo o dal piano attuativo di iniziativa pubblica, ovvero in variante a tali strumenti o alla pianificazione territoriale vigente;*
- e) *di conseguire per le opere pubbliche e, nei casi previsti dalla legge, per le opere di pubblica utilità l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.*

Pertanto, l'intervento, oggetto della presente variante al POC, è finalizzato alla realizzazione delle opere complementari del nuovo tratto stradale denominato Lungosavena lotto 3, che interessa il territorio comunale.

Le opere complementari riguardano:

- Modifiche architettoniche alle barriere acustiche previste nell'ambito dell'intervento Lungo Savena,
- fasce di ambientazione,

- percorsi ciclabili,
- viabilità di ricucitura.

In data 15 Aprile 2016 è stato sottoscritto un accordo tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Società Autostrade per l'Italia Spa che si pone come obiettivo la definizione di un progetto che, a partire dall'analisi del contesto insediativo esistente, sviluppi il tema del potenziamento in sede del sistema autostradale con un approccio che veda nell'infrastruttura anche l'opportunità di riorganizzare, con particolare attenzione alla mitigazione ed all'inserimento ambientale, lo spazio ed il territorio adiacente già fortemente urbanizzato in un'ottica di minor occupazione del territorio, anche con un coerente sviluppo delle infrastrutture di adduzione al sistema autostradale/tangenziale. L'accordo si pone quindi l'obiettivo di risolvere una criticità trasportistica di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano stabilendo le condizioni e gli impegni delle Parti. Il progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- A. Ampliamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna a partire dallo svincolo 3 del "ramo verde" della complanare fino allo svincolo 13 di Bologna S. Lazzaro con le seguenti specifiche:
 - realizzazione di tre corsie con emergenza per senso di marcia sull'A14, fatta eccezione per i punti singolari di cui si dirà nel seguito;
 - realizzazione di tre corsie più emergenza per senso di marcia sul tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a quattro corsie più emergenza sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8, fatta eccezione per i punti singolari di cui si dirà nel seguito;
- B. Interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana - metropolitana:
 - Intermedia di Pianura: completamento dei tratti mancanti per circa 8,6 km, adeguamento in sede per circa 5,3 km
 - Lungo Savena: realizzazione del lotto 3 per circa 2,5 km
 - Lungo Savena e ExSS65 della Futa: il secondo lotto del nodo di Rastignano ottimizzato
 - Nodo di Funo - accessibilità a Interporto e Centergross.

Le opere comprese nel POC, in quanto opere connesse all'intervento Lungo Savena, rientrano quindi nell'accordo.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO

L'asse Lungo Savena è una strada di scorrimento appartenente alla "grande rete" viabilistica definita dal Piano Regionale dei Trasporti (PRIT) 1998 – 2010, che, in prosecuzione verso nord dell'asse costituito dalla Strada di Fondovalle Savena (FVS) Loiano – Rastignano, dalla Variante alla SP 65 per l'attraversamento dell'abitato di Rastignano, dalla Strada IN870, e dai viali Vighi e Cavina, collega l'uscita 12 della Tangenziale di Bologna (quartiere Mazzini) con la Trasversale di Pianura in comune di Granarolo, permettendo il collegamento diretto con la tangenziale di vari poli generatori e attrattori di traffico, quali il centro commerciale Centronova, la Poligrafici Editoriale (Resto del Carlino), la zona industriale di via dell'Industria, l'insediamento polifunzionale CAAB, gli abitati di Castenaso (in particolare la Frazione Villanova) e di Granarolo.

Il 3° Lotto si estende dalla rotatoria Giovanni Sabatino degli Arienti alla nuova rotatoria di Via dell'Industria. Nel territorio comunale di Castenaso ricade la parte terminale dell'asse principale, da oltre

la ferrovia Bologna Portomaggiore all'innesto con la rotatoria di fine lotto, limitata ad Est dagli insediamenti industriali della zona Roveri anch'essa destinata ad uso agricolo.

La Lungosavena è prevista dal PTCP e nel PSC di Castenaso.

Con la Valutazione di Impatto Ambientale dell'intervento viabilistico e secondo gli esiti espressi in conferenza dei servizi per l'intervento Lungo Savena, tale opera è stata dichiarata compatibile a condizione che vengano ottemperate le seguenti prescrizioni:

- realizzazione di itinerario ciclabile il cui tracciato è stato definito in una procedura successiva all'approvazione della VIA, condivisa con la Città Metropolitana e con i Comuni interessati (Bologna e Castenaso) e che interessa per lo più strade esistenti;
- prevedere il potenziamento dell'inserimento paesaggistico dell'opera mediante la realizzazione di elementi verdi schermanti per migliorare il bilancio della CO₂, realizzando, ove possibile, l'estensione dei filari arborei ed arbustivi previsti in corrispondenza delle parti terminali delle barriere acustiche nei tratti iniziali e conclusivi della Lungo Savena III lotto;
- la sistemazione di viabilità di ricucitura del territorio realizzando due viabilità di accesso alle proprietà altrimenti intercluse dalla soppressione del P.L.P. n. 12 alla progr. km 7+002 e P.L.P. n. 13 di Via F.lli Bandiera, alla progr. km 7+312 della ferrovia Bologna Portomaggiore, creando un percorso alternativo per l'accesso al Fondo dell'Opera Pia Bovi e alla casa cantoniera, sempre a nord della linea ferroviaria.

Le opere complementari all'intervento Lungo Savena consistono pertanto in:

- Modifiche architettoniche alle barriere acustiche previste nell'ambito dell'intervento Lungo Savena,
- fasce di ambientazione,
- percorsi ciclabili,
- viabilità di ricucitura.

Al fine di dare corso a tali prescrizioni è necessario prevedere l'interessamento di una maggiore estensione delle aree da doversi occupare rispetto a quelle già previste per l'asse stradale.

Acustica

Gli interventi di mitigazione previsti dal SIA permettono il rispetto dei limiti di riferimento applicati all'interno dello studio; nel Comune di Castenaso (BO) è prevista la barriera acustica denominata FO006.

Le modifiche introdotte riguardano le sole tipologie architettoniche e la distribuzione delle stesse lungo il tracciato, senza modificare lunghezza, altezza e posizione delle barriere acustiche previste nel progetto approvato.

L'intervento in oggetto costituisce una variante rispetto al Progetto Definitivo approvato in sede di Valutazione di Impatto Ambientale e di Conferenza dei Servizi. Nel DEC/VIA il progetto architettonico delle barriere acustiche era sottoposto, relativamente agli aspetti architettonici e paesaggistici, alla presente prescrizione:

3) Si rileva come il progetto risulti molto vicino alla Villa Marsili/Roveri (sede della fondazione Gualandi), rispettandone tuttavia i limiti di proprietà. Si ritiene necessario porre particolare attenzione alla qualità architettonica del cavalcavia prossimo alla Villa, nonché all'inserimento paesaggistico dello stesso, valutando, in accordo con la Città metropolitana di Bologna, opportunamente la scelta della tipologia delle barriere acustiche e l'inserimento paesaggistico mediante mitigazioni arboree.

Le ottimizzazioni progettuali previste per le barriere acustiche riguardano la sostituzione delle barriere opache in acciaio corten oppure delle barriere combinate trasparenti originariamente previste in PD con barriere completamente trasparenti senza traversi e con montanti in acciaio verniciati di colore verde chiaro RAL 6019.

Opere a verde

Dalle prescrizioni richieste in sede di Conferenza dei Servizi (riferimento nota protocollo n. 671734 del 09/07/2018), risultano indicazioni specifiche in merito alle opere a verde nell'ambito di intervento Lungo Savena, di seguito se ne propone una sintesi con un richiamo alle soluzioni tecniche e progettuali adottate nel relativo progetto esecutivo:

- "in merito alle distanze delle alberature con le infrastrutture si dovrà rispettare quanto previsto dal Codice della Strada e dal DPR 753/80 e s.m.i. (distanze dalla rete ferroviaria)."
Nello sviluppo del progetto delle opere a verde sono stati considerati i principali riferimenti normativi relativi alle distanze delle alberature, andando a delineare gli ambiti urbani ed extraurbani, oltre che ad utilizzare specie di dimensione idonea laddove lo spazio non fosse adeguato ad esigenze di maggiori dimensioni.
- "sia previsto un doppio filare lungo la nuova viabilità (alternando specie sempre verdi a specie non sempre verdi)"
Le opere a verde previste per l'intervento sono comprensive di doppi filari composti da varietà caducifoglie, come Acer campestre e Quercus robur, unitamente a varietà sempreverdi come Carpinus betulus.
- "Siano misurabili le performance"
Come assorbimento di CO₂ si sono considerati il sistema "BENEFITS" della Città metropolitana di Bologna; per le specie utilizzate in progetto non trovate sul suddetto sistema è stato considerato quanto indicato da Novak, 2002 in Good Practice Guidance for LULUCF, 2003

	t/CO ₂
co2 stoccata piante mature (t)	20809,6905
co2 assimilata piante mature (t/anno)	1745,45255
co2 stoccata nuovo impianto (t)	46,8188922
co2 assimilata nuovo impianto (t/anno)	48,7098098

* Novak, 2002 in Good Practice Guidance for LULUCF, 2003

Le opere a verde hanno l'obiettivo di inserire l'infrastruttura stradale Lungo Savena e le opere ad essa collegate (ad. es. le barriere acustiche) nell'ambiente attraversato, di fornire un elemento utile contro l'inquinamento atmosferico da essa prodotto, di riqualificare gli ambiti marginali interessati dai lavori, di valorizzare i corridoi ecologici rappresentati dai corsi d'acqua e di recuperare, dal punto di vista ambientale, le aree utilizzate nella fase di cantierizzazione.

Tali opere consistono in interventi vegetazionali, quali inerbimenti ed impianti di specie vegetali autoctone, queste ultime scelte in base alle fitocenosi potenziali e alle caratteristiche microclimatiche del sito, adottati con tipologie diversificate a seconda della funzione che l'intervento puntualmente deve svolgere, anche combinando più tipologie.

Per realizzare gli obiettivi ed i criteri progettuali descritti, si sono definite le seguenti tipologie di opere a verde nell'ambito dell'intervento Lungo Savena, differenziate a seconda della funzione svolta da ciascuna di esse:

- Prato polifita (inerbimenti)
- Fla – doppio filare arboreo misto
- Mbm – formazione arboreo arbustiva densa
- Famb – Fascia di ambientazione arboreo arbustiva

A livello generale, la composizione vegetazionale delle tipologie suddette si è basata sulla serie dinamica della vegetazione potenziale naturale, scegliendo specie tipiche e autoctone.

Le tipologie di opere a verde sopra elencate, e di seguito descritte, potranno essere ulteriormente ottimizzate a fronte di una puntuale definizione degli interventi di mitigazione, che potrà emergere dal maggior dettaglio del progetto infrastrutturale e dalle relative interazioni con il territorio attraversato o da particolari situazioni morfologiche.

Per essere idoneo agli scopi per cui viene progettato, l'inerbimento (prato polifita) deve garantire contemporaneamente la rapida e duratura protezione del suolo privo della vegetazione e l'inserimento paesaggistico del sito. La costituzione di un piano superiore di vegetazione arbustiva e arborea necessita, infatti, di una buona base erbacea per la fisiologia radicale e può essere seriamente messo in difficoltà dalla realizzazione di un cotico erboso di scarsa qualità, o resistenza, dato che difficilmente il soprassuolo arbustivo/arboreo sarà in grado di sostituire le piante erbacee nel ruolo di protezione del terreno sottostante

Filari arborei misti sono previsti a margine della viabilità in progetto (Lungo Savena) in presenza di ricettori residenziali relativamente vicini, con l'obiettivo di schermare tali ricettori dal transito veicolare sulla nuova viabilità, nonché, in analogia e continuità a tali situazioni anche in tratte adiacenti.

Il sesto di impianto adottato in progetto è di 9 m per la fascia esterna e di 3 m per la fascia di *Carpinus betulus fastigiata* e *Acer monspessulanum*. L'inserimento del filare arboreo rappresenta un'importante mitigazione oltre che dei ricettori residenziali prospicienti la nuova viabilità, anche del contesto ambientale interessato dal progetto, sia in termini di inserimento paesaggistico, che di aumento delle presenze arboree dell'intorno agricolo.

Le fasce di ambientazione sono un elemento emerso nel corso della Conferenza dei Servizi per l'approvazione dell'intervento Lungo Savena. Trattasi di fasce atte a mitigare la realizzazione di opere infrastrutturali. Sotto l'aspetto ambientale e paesaggistico all'interno di tali aree si procederà con la realizzazione di una fascia di ambientazione arboreo-arbustiva composta da moduli di dimensione 14 metri x 23 metri, e saranno formati da 2 filari arbustivi e 4 arborei.

Anche la formazione arboreo arbustiva densa è un elemento emerso nel corso della Conferenza dei Servizi. Trattasi di formazioni atte a mitigare la realizzazione di opere infrastrutturali attraverso la realizzazione di una formazione arboreo-arbustiva mediante fasce composte da moduli di dimensione 6 metri x 31,2 metri.

Percorsi ciclabili

Si tratta di integrazione di itinerari ciclabili esistenti mediante creazione di tratti di percorsi protetti, nel dettaglio: il tratto terminale rotatoria sud - via Mattei, tratta via Mattei – Ca' dell'Orbo (via Tosarelli), via Bargello.

Viabilità di ricucitura

Si tratta di lievi modifiche alla viabilità esistente funzionali a garantire la continuità dei percorsi già in essere.

L'APPOSIZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO

Per le opere complementari in progetto è necessario prevedere l'esproprio di alcune aree di proprietà dei soggetti privati individuati dal piano particellare e dal relativo elenco ditte (contenuto negli elaborati di progetto) in relazione alle quali verranno espletate le procedure di cui alla Lr 37/2002 a carico di Autostrade S.p.A.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E CONDIZIONI DI FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA

La Lr 20/2000 richiede, al comma 2 lettera f-bis dell'art. 30, una relazione sulle condizioni di fattibilità economico-finanziaria dei principali interventi disciplinati, nonché una agenda attinente all'attuazione del piano, che indichi i tempi, le risorse e i soggetti pubblici e privati chiamati ad attuarne le previsioni, con particolare riferimento alle dotazioni territoriali, alle infrastrutture per la mobilità e agli interventi di edilizia residenziale sociale in riferimento a ciò si rimanda agli elaborati di progetto.

NORME, ELABORATI, CARTOGRAFIA

Trattandosi di POC funzionale all'approvazione del progetto definitivo e all'apposizione del vincolo di esproprio all'interno del Procedimento Unico ai sensi dell'Art. 53 della L.R. 24/2017, non si ritiene di dover introdurre una disciplina specifica per gli interventi da realizzare attraverso norme puntuali.

Elaborati costitutivi della Variante al Piano Operativo Comunale:

- Relazione;
- Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale;
- Elaborato 1 – Localizzazione opere pubbliche
- Elaborato n. 2 - Tavola dei vincoli e Scheda dei Vincoli.

Si rimanda agli elaborati del progetto definitivo per l'individuazione delle aree interessate dall'apposizione del vincolo espropriativo.