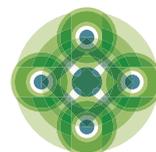




Comune di Bologna



Sostenibilità
è Bologna



Variante al Piano Operativo Comunale per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante

Relazione

**Assessore Urbanistica, Edilizia privata, Ambiente,
Tutela e riqualificazione della Città storica,
Progetto candidatura UNESCO portici**
Valentina Orioli

Segretario Generale
Roberto Finardi

Direttore Settore Piani e Progetti Urbanistici
Francesco Evangelisti

testo adottato
luglio 2019

**Assessore Urbanistica, Edilizia privata, Ambiente, Tutela e riqualificazione della Città storica,
Progetto candidatura UNESCO portici**

Valentina Orioli

Tecnico progettista e responsabile del procedimento

Francesco Evangelisti

Progettazione a cura del Settore Piani e Progetti Urbanistici, u.i. Gestione urbanistica

Claudio Bolzon, Maria Grazia Fini

Contributi settoriali

Settore Ambiente e Verde

Roberto Diolaiti (direttore), Luca Bianconi, Chiara Caranti, Lara Dal Pozzo, Donatella Di Pietro, Giovanni Fini, Costanza Giardino, Stefania Gualandi, Serena Persi Paoli, Claudio Savoia, Nelvis Sovilla, Francesco Tutino, Paola Vita.

Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture

Nicola Guazzaloca, Carlo Michelacci, Giancarlo Sgubbi, Ernesto Tassillo

Area Benessere di Comunità – U.I. Salute e Tutela Ambientale

Maxia Cazzola, Marco Farina

INDICE

1 I PRESUPPOSTI	9
1.1 Gli strumenti di pianificazione	9
1.6 L'area oggetto di trasformazione	10
2 I CONTENUTI	13
2.2 Percorso procedurale	13
2.3 Strumenti e modalità di attuazione	15
3 GLI ELABORATI.....	17
3.1 Norme e cartografia	17
3.2 La Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale	17
3.3 Tavola e Schede dei vincoli	18
APPENDICE.....	21
- Testo coordinato della DCR 355/2002 con le modifiche introdotte dalla Deliberazione dell'assemblea legislativa 208/2009	
- “Criteri per la localizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti, norme tecniche e procedurali per l’installazione ed il funzionamento degli stessi e per la gestione degli impianti esistenti” OdG n. 304/2012	
- Relazione strumento approvato “Poc per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante”	

VARIANTE POC PER LA LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI
RELAZIONE

RELAZIONE

1 I PRESUPPOSTI

Il percorso normativo relativo agli impianti di distribuzione di carburante è stato ampiamente esposto nella Relazione dello strumento approvato “Poc per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante”, a cui si rimanda per aiutare a comprendere come ci sia stato fin dagli anni '80 un interesse da parte dell'Amministrazione a definire determinati criteri per la localizzazione degli impianti, portando ad oggi all'applicazione di requisiti condivisi tra i vari attori coinvolti nella realizzazione di questa specifica attività.

La delibera regionale n. 208/2009 che oggi disciplina la rete distributiva dei carburanti, ha modificato profondamente i contenuti della delibera precedente evidenziando l'importanza di quanto contenuto negli strumenti urbanistici.

I Criteri comunali sono stati redatti recependo quanto modificato dalla delibera regionale, in particolare: eliminando la previsione delle distanze minime tra gli impianti, liberalizzando le attività integrative e consentendo ai Comuni di determinare gli indici urbanistico-edilizi per la modifica o la realizzazione di impianti stradali di distribuzione carburanti.

I criteri comunali vigenti - **OdG n. 304/2012** “*Criteri per la localizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti, norme tecniche e procedurali per l'installazione ed il funzionamento degli stessi e per la gestione degli impianti esistenti*”, documento redatto anche con il coinvolgimento delle varie Associazioni di Categoria. Con la delibera vengono aggiornati i criteri, i requisiti e le caratteristiche delle aree e vengono determinati gli indici urbanistico-edilizi per la realizzazione dei nuovi impianti e l'ampliamento degli impianti esistenti - nella presente variante del Poc d'ora in avanti sono chiamati “Criteri”.

1.1 Gli strumenti di pianificazione

L'art. 2, c. 2 dei vigenti Criteri comunali disciplina che “*Gli impianti di distribuzione carburanti ad uso pubblico possono essere installati nelle aree individuate dal Piano Operativo Comunale*”, come riportato nell'art. 30 c. 14 della L.R. 20/2000 “*Attraverso il Poc sono individuate le aree per gli impianti di distribuzione dei carburanti, ai sensi del D.Lgs. 11 febbraio 1998, n. 32*”.

L'art. 42, c. 1 del Quadro normativo del Psc disciplina infatti che “*Attraverso il Poc sono individuate le aree per gli impianti di distribuzione dei carburanti, ai sensi del D.Lgs. 32/1998*”.

In data 1 gennaio 2018 è entrata in vigore la Lr 24/2017 che reca la nuova disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio; la legge tra i suoi principi ed obiettivi indica il contenimento del consumo del suolo, il *favor* per la rigenerazione del territorio urbanizzato, la tutela e la valorizzazione del territorio nelle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche nonché dei territori agricoli.

La legge chiede ai Comuni di adeguare la pianificazione vigente avviando entro il 1 gennaio 2021 la formazione del Piano Urbanistico Generale (PUG), che sostituirà gli strumenti precedenti. Nel periodo transitorio all'avvio della nuova pianificazione è consentito adottare ed approvare varianti ai Poc vigenti così come Poc tematici diretti alla pianificazione di specifiche tipologie di insediamento (cfr. Circolare regionale con le Prime Indicazioni applicative della nuova Legge urbanistica 24/2017).

Per coerenza con quanto dispone la legge regionale sui Piani Attuativi approvati nel periodo transitorio, laddove richiede di inserire, a pena di decadenza, previsioni per l'immediato avvio degli interventi, anche nella presente variante del Poc – attuabile con intervento diretto - si è prevista l'obbligatorietà di presentazione del titolo per la realizzazione dell'impianto di distribuzione carburante nel termine di 3 anni dall'entrata in vigore dello strumento medesimo.

Con la contestuale approvazione del "Poc per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante", a seguito dell'accoglimento dell'osservazione PG n. 339513/2018, è stata adottata la variante al Poc medesimo per l'inserimento della nuova localizzazione "V-8 via A. Gazzoni".

1.2 L'area oggetto di trasformazione

L'area ha un'estensione di circa 1.800 mq e ricade all'interno di un'area urbanizzata, ossia un parcheggio di proprietà privata ad uso pubblico a servizio di un centro commerciale.

In considerazione della dimensione esigua dell'area, tale realizzazione non è gravata da ulteriori opere relative al sistema delle dotazioni territoriali.

La nuova localizzazione comporta un nuovo assetto del comparto – mantenendo il soddisfacimento delle dotazioni - ed una conseguente modifica grafica dell'area individuata tra le attrezzature e spazi collettivi di proprietà pubblica e uso pubblico come "parcheggio in superficie" (art. 38 Rue), stralciando in corrispondenza della nuova localizzazione e perimetrando a sud-est, tenendo conto delle area di proprietà pubblica.

Nella pagina seguente è riportato lo stralcio in scala 1:2.000 della Variante grafica del Rue che interessa il foglio 51 della Tavola del Rue "Disciplina dei materiali urbani e classificazione del territorio".

2 I CONTENUTI

La presente variante del Poc conferma i contenuti e gli obiettivi della trasformazione riportati nella Relazione dello strumento approvato “Poc per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante”.

2.1 Percorso procedurale

Come riportato nel capitolo “Percorso procedurale” del Poc approvato, *“La proposta di via San Donato angolo via S. Nicolò di Villola (n. 16) è stata oggetto di rinuncia ma il proponente ha nel contempo chiesto di inserire una nuova localizzazione in territorio consolidato, che potrà essere valutata presentando una puntuale osservazione in fase di deposito dello strumento adottato. Anche se la nuova localizzazione ricade all’interno di un ambito consolidato pianificato misto, e nonostante l’attuazione di uno strumento urbanistico di carattere preventivo, allo stato attuale è stata manifestata l’esigenza di integrare i servizi esistenti con la realizzazione di un nuovo distributore di carburante; si tratterebbe di un intervento che completerebbe l’infrastrutturazione in essere all’interno di un lotto già dedicato esclusivamente alla funzione commerciale”.*

Nel periodo di pubblicazione degli elaborati del Piano Operativo Comunale per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante dal 27 giugno 2018 al 27 agosto 2018, le società Geco srl e GD srl hanno presentato l’osservazione PG n. 339513/2018 del 13 agosto 2018 per la valutazione della nuova localizzazione.

È stata proposta la realizzazione di un distributore di carburante in un’area localizzata in via Galleria Vialarga n. 10, con Sf = 1.811 mq e Su massima di progetto = 18 mq. Si allegano: la Proposta preliminare - Studio di fattibilità degli interventi; lo Studio preliminare di compatibilità ambientale e degli effetti sul sistema insediativo, ambientale paesaggistico, della mobilità, sociale ed economico; la Relazione geologica completa relativa allo Studio sismico di III livello.

La localizzazione si trova davanti al centro commerciale Vialarga dove sono ubicati i parcheggi privati ad uso pubblico a servizio del centro commerciale ed una struttura geodetica in acciaio. L’intervento comporterà la demolizione del geode e la ridefinizione del passaggio pedonale tra la zona residenziale ed il centro commerciale. Si precisa che la riduzione dei parcheggi pubblici, circa 28 posti auto, non influisce sul soddisfacimento degli standard urbanistici (oggi dotazioni).

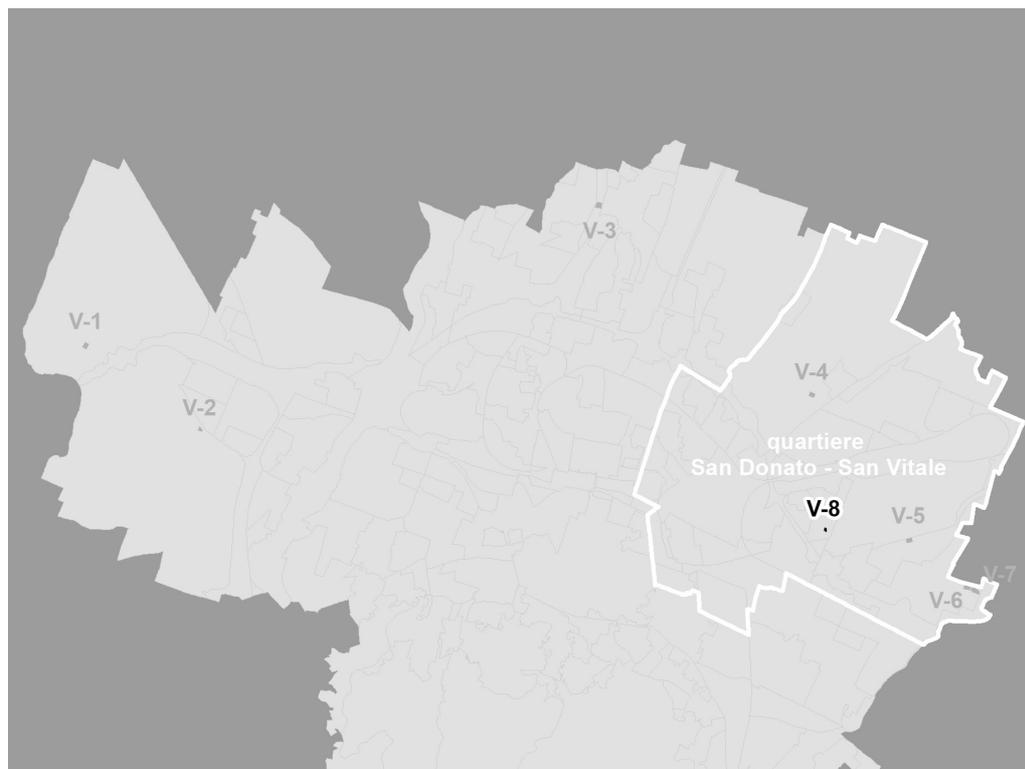
Dal punto di vista delle norme urbanistiche non si rilevano motivi ostativi in quanto nonostante la riduzione dei parcheggi pubblici proposta dall'osservazione, gli standard restano soddisfatti.

Verificato il rispetto delle norme relative alle dotazioni minime richieste per gli interventi urbanistici e sentiti gli uffici competenti del Settore Ambiente e Verde e del Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture, l'osservazione è stata accolta (vedi Relazione di controdeduzioni del Poc approvato).

Pertanto, si è deciso di procedere con l'adozione di una variante al Piano Operativo Comunale per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante per l'inserimento della nuova localizzazione "V-8 via A. Gazzoni" e con l'adozione di una variante grafica al Regolamento Urbanistico Edilizio per lo stralcio dell'area oggetto del Poc dall'attrezzatura "parcheggio di uso pubblico".

L'elaborazione della variante del Poc riguarda l'inserimento dell'area:

- V-8 via A. Gazzoni.



2.2 Strumenti e modalità di attuazione

L'intervento inserito nella variante del POC sarà attuato con intervento diretto ai sensi del RUE vigente. L'autorizzazione per l'installazione e l'esercizio dell'impianto di distribuzione carburanti può essere rilasciata solo a seguito della conclusione positiva del procedimento di richiesta del titolo edilizio.

3 GLI ELABORATI

La presente Variante al Piano Operativo Comunale è costituita dai seguenti documenti:

- Relazione,
- Norme,
- Tavola area oggetto di intervento
- Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale,
- Studio geologico e sismico,
- Schede dei vincoli,
- Tavola dei vincoli.

Vista la tipologia dell'intervento della presente variante del Poc, non è stata rilevata la necessità di redigere né la "Relazione sulla fattibilità economica e finanziaria e Cronoprogramma" né il "Documento programmatico per la qualità urbana".

3.1 Norme e Cartografia

Le Norme tecniche di attuazione che regolano l'attuazione del Piano sono organizzate in due parti: "Disposizioni generali" e "Interventi edilizi e urbanistici".

Le "Disposizioni generali" definiscono la natura e gli obiettivi della variante del Poc, l'efficacia delle sue disposizioni e le sue modifiche, il coordinamento con altri strumenti di pianificazione o di programmazione.

Gli "Interventi edilizi e urbanistici" contengono la delimitazione e l'inquadramento urbanistico, le destinazioni d'uso ed i carichi insediativi massimi consentiti, le dotazioni territoriali ed ecologico-ambientali.

3.2 La Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale

La Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat), come previsto all'articolo 5 della Lr 20/2000, è finalizzata a valutare le ricadute più significative su ambiente e territorio che possono derivare dall'attuazione del piano a cui si accompagna. La Valsat individua, descrive e valuta i potenziali effetti delle scelte

operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio, degli scenari di riferimento e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti.

Con il Psc è stato impostato e avviato un percorso di integrazione delle questioni ambientali nel processo di pianificazione che, come già anticipato nella Valsat dello stesso Psc, non si esaurisce con l'approvazione del piano ma prosegue attraverso il monitoraggio dei suoi effetti e la valutazione degli strumenti di attuazione successivi.

Il rispetto degli indirizzi del Psc attraverso il Poc è quindi condizionata alla verifica del rispetto delle condizioni e delle misure per la sostenibilità delineate nella Valsat del Piano strutturale comunale. La maggiore definizione delle scelte in fase operativa permette di stimare anche gli effetti locali di ciascuna previsione, in riferimento alle caratteristiche peculiari del territorio interessato e alle dotazioni ambientali e infrastrutturali conseguenti alla specifica trasformazione.

3.3 Tavole e schede dei vincoli

Le modifiche introdotte dall'articolo 51 della Lr 15/2013 comportano anche la modifica dell'articolo 19 della Lr 20/2000 relativo alla Carta unica del territorio.

Il Psc approvato integrato dal Rue e dal Poc, corredato dalla "Tavola dei vincoli" e dalla "Scheda dei vincoli" costituisce la Carta unica del territorio comunale, recependo e coordinando integralmente le prescrizioni relative alla regolazione dell'uso del suolo e delle sue risorse ed i vincoli territoriali, paesaggistici ed ambientali che derivano dai piani sovraordinati, da singoli provvedimenti amministrativi e da previsioni legislative.

Nella "Tavola dei vincoli" sono rappresentati tutti i vincoli e le prescrizioni che precludono, limitano o condizionano l'uso o la trasformazione del territorio; nella "Scheda dei vincoli" per ogni tutela e vincolo sono riportati i riferimenti normativi e la relativa rappresentazione grafica.

Con Delibera del Consiglio Comunale n. 200 del 13 aprile 2015 sono state aggiornate la Tavola dei vincoli e le relative Schede dei vincoli.

I suddetti elaborati, riportati nella presente variante in quanto parte costitutiva, sono estesi a tutto il territorio per quanto riguarda le "Schede dei vincoli" mentre si limitano all'ambito territoriale cui si riferisce la previsione in oggetto, per quanto riguarda la "Tavola dei vincoli" (8 serie di tavole tematiche in scala 1:5.000 del quadrante interessato dalla trasformazione prevista).

APPENDICE

**TESTO COORDINATO della DCR 355/2002 con le modifiche introdotte dalla
Deliberazione dell'assemblea legislativa 208/2009**

**NORME REGIONALI DI INDIRIZZO PROGRAMMATICO PER LA RAZIONALIZZAZIONE E
L'AMMODERNAMENTO DELLA RETE DISTRIBUTIVA CARBURANTI**

Indice

1. Obiettivi e contenuti

1.1 Disposizioni generali

1.2 Contenuti

1.3 Definizioni

2. Disposizioni riguardanti gli impianti stradali

2.1 Tipologie di nuovi impianti

2.2 Modifiche degli impianti

3. Incompatibilità

3.1 Verifiche comunali

3.2 Incompatibilità assoluta

3.3 Incompatibilità relativa

3.4 Impianti di utilità pubblica

3.5 Rilocalizzazione impianti incompatibili

4. Decadenza dell'autorizzazione

5. Ambiti territoriali omogenei

5.1 Ambiti e zone comunali (Abrogato)

5.2 Distanze minime (Abrogato)

5.3 Superfici minime ambito territoriale pianura (Abrogato)

5.4 Superfici minime ambito territoriale appennino (Abrogato)

5.5 Indici di edificabilità

5.6 Attività integrative degli impianti (Abrogato)

6. Impianti GPL, metano, lacuali e marini, ad uso privato

6.1 Rete degli impianti GPL, metano e loro localizzazione (Abrogato)

6.2 Impianti lacuali, marini e per aeromobili

6.3 Impianti di distribuzione ad uso privato

7. Sospensione temporanea all'esercizio degli impianti

8. Collaudo

9. Orari

9.1 Principi generali

9.2 Orari di apertura (Abrogato)

9.3 Turni di riposo

9.4 Esenzioni

9.5 Servizio notturno

9.6 Ferie

10. Sistema informativo

11. Commissione consultiva regionale

11bis. Norma finale

12. Abrogazione di norme

1. Obiettivi e contenuti

1.1 Disposizioni generali

1. Le norme programmatiche regionali di razionalizzazione della rete distributiva carburanti contengono gli indirizzi per la razionalizzazione e l'ammodernamento della rete degli impianti di carburante, allo scopo di assicurare il miglioramento dell'efficienza della rete, l'aumento dell'erogato medio, l'incremento dei servizi resi all'utenza, il contenimento dei prezzi e la garanzia del pubblico

servizio in coerenza con le scelte effettuate dalla Regione in materia di assetto del territorio e di tutela dell'ambiente.

1.2 Contenuti

1. Per il perseguimento degli obiettivi dichiarati in ordine al riequilibrio territoriale tra domanda ed offerta, il presente atto contiene:
 - a) l'individuazione delle caratteristiche dei nuovi impianti da autorizzare;
 - b) la definizione e regolamentazione dei criteri di incompatibilità di cui all'allegato al Decreto del Ministro per le Attività produttive del 31 ottobre 2001;
 - c) l'individuazione degli ambiti territoriali omogenei, a garanzia di una articolata presenza del servizio di distribuzione carburanti su scala regionale e per evitare fenomeni di squilibrio territoriale;
 - d) l'individuazione delle caratteristiche degli impianti esistenti o da installare nei medesimi, ai fini dell'attuazione degli interventi operativi sulla rete;
 - e) (abrogato dalla DAL 208/2009);
 - f) l'articolazione degli orari e delle fasce orarie secondo le caratteristiche e le esigenze del territorio;
 - g) (abrogato dalla DAL 208/2009);
 - h) la definizione delle modalità di funzionamento del sistema informativo regionale della rete di distribuzione carburanti.

1.3 Definizioni

- 1 Si intende per rete l'insieme dei punti di vendita eroganti benzine, gasolio, GPL e metano per autotrazione nonché tutti gli altri carburanti per autotrazione posti in commercio, ad esclusione degli impianti situati sulla rete autostradale, sui raccordi e sulle tangenziali classificate come autostrade, e di quelli utilizzati esclusivamente per autoveicoli di proprietà di amministrazioni pubbliche. (1)
- 2 Si intende per impianto il complesso commerciale unitario costituito da uno o più apparecchi di erogazione automatica di carburante per autotrazione nonché i servizi e le attività accessorie.
- 3 Gli impianti che costituiscono la rete si distinguono convenzionalmente in impianti generici, impianti dotati di apparecchiature post-pagamento ed impianti funzionanti senza la presenza del gestore, così come disciplinati dal successivo punto 2.
- 4 Si intende per erogatore l'insieme delle attrezzature che realizzano il trasferimento automatico del carburante dall'impianto di distribuzione all'automezzo, ne misurano contemporaneamente le quantità trasferite ed il corrispondente importo.
- 5 Si intende per colonnina l'apparecchiatura contenente uno o più erogatori.
- 6 Si intende per Self-service pre-pagamento il complesso di apparecchiature per l'erogazione automatica di carburante senza l'assistenza di apposito personale, delle quali l'utente si serve direttamente provvedendo anticipatamente al pagamento del relativo importo.
- 7 Si intende per Self-service post-pagamento il complesso di apparecchiature per il comando e il controllo a distanza dell'erogatore da parte di apposito incaricato, con pagamento successivo al rifornimento.

- 8 L'erogato di un impianto è dato dalla somma di tutti i prodotti per autotrazione venduti nell'impianto sulla base dei dati risultanti dai prospetti riepilogativi delle chiusure forniti dall'Ufficio Tecnico di Finanza (UTF), ivi compresi quelli riguardanti il metano per autotrazione.
- 9 Un impianto è di utilità pubblica qualora la distanza dall'impianto più vicino sia superiore a Km quindici in pianura e a Km cinque in appennino. Dette distanze vanno misurate con riferimento al percorso stradale minimo, sulla viabilità pubblica, nel rispetto della segnaletica stradale.
- 10 Per impianto di distribuzione carburanti per autotrazione ad uso privato si intendono tutte le attrezzature fisse o mobili senza limiti di capacità ubicate all'interno di stabilimenti, cantieri, magazzini e simili, destinate al rifornimento esclusivo di autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori di proprietà di imprese produttive o di servizio. (1)
- 10bis Per zona appenninica si intende la parte di territorio regionale individuata ai sensi dell'art. 1, comma 5, lett. b), della legge regionale 20 gennaio 2004, n. 2 (Legge per la montagna).(2)

2. Disposizioni riguardanti gli impianti stradali

2.1 Tipologie di nuovi impianti (1)

1. Tutti i nuovi impianti devono essere dotati almeno dei prodotti benzina e gasolio, nonché del relativo servizio self-service prepagamento. I nuovi impianti, realizzati al di fuori della zona appenninica, devono essere dotati anche del prodotto metano o del prodotto GPL. Tutti i nuovi impianti devono essere dotati di:
- a) almeno due colonnine multidispenser a doppia erogazione per benzina e gasolio e, al di fuori della zona appenninica, di almeno due erogatori o un doppio erogatore di metano, ai quali deve essere garantita una capacità di compressione minima di 450 mc/h, o di GPL;
 - b) servizi igienico-sanitari per gli utenti, anche in condizione di disabilità, con almeno un posto di parcheggio funzionale all'utilizzo dei servizi igienici;
 - c) impianto di videosorveglianza a circuito chiuso, da attivare anche al di fuori dell'orario del servizio assistito;
 - d) impianto fotovoltaico o ad altre fonti rinnovabili per la produzione di energia elettrica con potenza installata di almeno 8 KWp, o sistema di cogenerazione a gas ad alto rendimento. Nel caso in cui quanto sopra non sia tecnicamente possibile, la dotazione si intende soddisfatta con la partecipazione in quote equivalenti in potenza di impianti alimentati da fonti rinnovabili siti nel territorio del comune dove ha sede l'impianto, ovvero con il collegamento ad impianti di cogenerazione ad alto rendimento;
 - e) locale per il ricovero del gestore;
 - f) pensilina di copertura delle aree di rifornimento;
 - g) serbatoi per benzina e gasolio di capacità complessiva pari ad almeno mc 60 e idonei al rifornimento di almeno quattro tipologie di prodotti; al di fuori della zona appenninica, qualora l'impianto eroghi GPL, uno o più serbatoi per GPL di capacità complessiva pari ad almeno mc 30.
2. Ai fabbricati situati nell'area di un impianto di distribuzione carburanti non si applica la lettera c) del punto 3.6 della parte prima (Disposizioni generali) dell'allegato alla deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna 4 marzo 2008, n. 156.

3. Possono essere realizzati impianti dotati esclusivamente di apparecchiature self-service pre-pagamento, funzionanti senza la presenza del gestore, solo nelle zone appenniniche svantaggiate, prive di impianti, a condizione che ne sia garantita l'adeguata sorveglianza.
4. In tutte le zone comunali di cui al D.M. 2 aprile 1968 è possibile l'installazione, la trasformazione o l'integrazione degli impianti esistenti, non dichiarati incompatibili, con colonnine per l'alimentazione di veicoli elettrici.
5. Ai fini della salvaguardia del servizio pubblico, nella zona appenninica può essere accordata l'autorizzazione all'esercizio di un impianto al Comune stesso, se il più vicino impianto dista oltre km cinque, tenendo presente il percorso stradale minimo nei due sensi di marcia.
6. Per la realizzazione dei nuovi impianti si deve tener conto delle disposizioni contenute negli strumenti urbanistici, delle distanze minime previste dalle norme regolamentari dettate dall'ente proprietario della strada a tutela della sicurezza stradale, delle norme contenute nel Codice della Strada e nel relativo Regolamento, nonché delle prescrizioni fiscali e delle norme poste a tutela della salute, dell'ambiente, della pubblica incolumità e dei beni storici e artistici.
7. Tutti i nuovi impianti devono essere realizzati in modo che il rifornimento dell'impianto e il rifornimento dei veicoli avvengano fuori dalla sede stradale. Si applicano altresì le disposizioni relative agli impianti di smaltimento igienico-sanitario per gli autocaravan contenute nell'art. 378 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada).
8. Agli impianti dotati di dispositivi self-service post-pagamento continua ad applicarsi l'articolo 4, comma 5, lett. c), della legge regionale 26 luglio 2003, n. 14 (Disciplina dell'esercizio delle attività di somministrazione di alimenti e bevande).

2.2 Modifiche degli impianti

1. Costituisce modifica all'impianto:
 - a) la variazione del numero di carburanti erogati;
 - b) la variazione del numero di colonnine;
 - c) la sostituzione di distributori a semplice o doppia erogazione con altri rispettivamente a erogazione doppia o multipla per prodotti già erogati;
 - d) la sostituzione di uno o più serbatoi o il cambio di destinazione dei serbatoi o delle colonnine per prodotti già erogati;
 - e) la variazione del numero o della capacità di stoccaggio dei serbatoi;
 - f) la sostituzione di miscelatori manuali con altri elettrici o elettronici;
 - g) la installazione di dispositivi self-service post-pagamento;
 - h) la installazione di dispositivi self-service pre-pagamento;
 - i) la variazione dello stoccaggio degli oli lubrificanti;
 - j) la trasformazione dell'impianto da stazione di vendita alimentata da carro bombolaio a stazione di vendita alimentata da metanodotto e viceversa.
2. Le modifiche di cui sopra devono essere realizzate nel rispetto delle vigenti norme di sicurezza, fiscali e ambientali.

3. Le modifiche di cui alla lettera a) relative all'aggiunta di un prodotto devono essere preventivamente autorizzate dal Comune in cui ha sede l'impianto; l'autorizzazione è subordinata al possesso delle dotazioni previste dalle lettere a), g), relativamente ai nuovi prodotti autorizzati, nonché dalle lettere b), f) del comma 1 del punto 2.1. Le rimanenti modifiche sono soggette a semplice comunicazione. La corretta realizzazione di quelle di cui ai punti d), e), g), h), j) è asseverata da attestazione rilasciata da tecnico abilitato. (1)
4. (Abrogato dalla DAL 208/2009).
5. La ristrutturazione totale di un impianto sulla stessa area non costituisce modifica e deve essere autorizzata.

3. Incompatibilità

3.1 Verifiche comunali

1. Allo scopo di perseguire l'obiettivo dell'ammodernamento del sistema distributivo anche attraverso la riduzione del numero degli impianti i Comuni provvedono a sottoporre a verifica gli impianti esistenti per accertare le incompatibilità degli impianti esistenti sulla base delle sottoriportate fattispecie, entro e non oltre sei mesi dall'entrata in vigore del presente provvedimento, fatte salve comunque le ulteriori norme in materia. Tali verifiche esauriscono quelle di cui all'art. 1, comma 5, del Decreto Legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, così come modificato dall'art. 3, comma 1, del Decreto Legislativo 8 settembre 1999, n. 346.
2. Sono fatte salve le verifiche effettuate ai sensi dell'art. 1, comma 5, del D.Lgs 32/98 così come modificato dall'art. 3, comma 1, del D.Lgs 346/1999.
3. Coloro che intendono sottoporre i propri impianti alle modifiche soggette ad autorizzazione possono procedere solo nell'ipotesi in cui sia stata effettuata la verifica o, in mancanza, abbiano presentato al Comune un'autocertificazione attestante di non ricadere in alcuna fattispecie di incompatibilità.

3.2 Incompatibilità assoluta

1. Ricadono nelle fattispecie di incompatibilità assoluta:
 - a) gli impianti situati in zone pedonali e quelli situati in zone a traffico limitato in modo permanente, all'interno dei centri abitati;
 - b) gli impianti ricadenti all'interno di curve aventi raggio minore od uguale a cento metri, salvo si tratti di unico impianto in Comuni montani, al di fuori dei centri abitati.
2. Gli impianti che ricadono nelle fattispecie di cui sopra non sono suscettibili di adeguamento e sono sottoposti a revoca.
3. Il Comune, verificata l'esistenza di una delle fattispecie di incompatibilità assoluta, revoca l'autorizzazione e ne dà contestuale comunicazione al titolare dell'impianto, alla Regione, al competente U.T.F. e al Comando Provinciale VV.F. L'atto di revoca deve contenere:
 - a) l'indicazione della data di revoca dell'autorizzazione, non superiore a novanta giorni dalla data di ricevimento della comunicazione;
 - b) l'ordine alla disattivazione, allo smantellamento dell'impianto, al ripristino delle aree alla situazione originaria e alla rimozione di tutte le attrezzature costituenti l'impianto situate sopra suolo e sottosuolo nonché alla bonifica del suolo, ai sensi della normativa vigente.

3.3 Incompatibilità relativa

1. Ricadono nelle fattispecie di incompatibilità relative:
 - a) gli impianti privi di sede propria per i quali il rifornimento avviene sulla sede stradale, all'interno dei centri abitati;
 - b) gli impianti privi di sede propria, per i quali il rifornimento avviene sulla sede stradale, fuori dai centri abitati;
 - c) gli impianti ricadenti a distanza non regolamentare da incroci o accessi di rilevante importanza per i quali non sia possibile l'adeguamento ai fini viabili a causa di costruzioni esistenti o impedimenti naturali, fuori dai centri abitati;
 - d) gli impianti ricadenti in corrispondenza di biforcazioni di strade di uso pubblico e ubicati sulla cuspide delle stesse con accessi su più strade pubbliche, al di fuori dei centri abitati.
2. Gli impianti che ricadono nelle fattispecie di incompatibilità di cui alle lett. a), b), d) del comma 1 precedente possono continuare l'attività purché siano suscettibili di adeguamento. I progetti relativi all'adeguamento devono essere presentati al Comune entro dodici mesi dalla comunicazione di cui al comma 4.
3. Gli impianti che ricadono nella fattispecie di incompatibilità di cui alla lett. c) del comma 1 possono continuare a permanere nel sito originario purché sussista una delle seguenti condizioni:
 - a) l'impianto sia localizzato in strade a senso unico di marcia;
 - b) l'impianto non sia localizzato in strade a due corsie per ogni senso di marcia o con spartitraffico centrale.
4. Il Comune, verificata l'esistenza di una delle fattispecie di incompatibilità relativa, ne dà comunicazione al titolare dell'impianto, alla Regione, al competente U.T.F. e al Comando Provinciale VV.F.
5. In mancanza delle condizioni di cui ai commi 2 e 3, il Comune revoca l'autorizzazione e ne dà contestuale comunicazione al titolare dell'impianto, alla Regione, al competente U.T.F. e al Comando Provinciale VV.F. L'atto di revoca deve contenere:
 - a) l'indicazione della data di revoca dell'autorizzazione, non superiore a novanta giorni dalla data di ricevimento della comunicazione;
 - b) l'ordine alla disattivazione, allo smantellamento dell'impianto, al ripristino delle aree alla situazione originaria e alla rimozione di tutte le attrezzature costituenti l'impianto situate sopra suolo e sottosuolo nonché alla bonifica del suolo, ai sensi della normativa vigente.

3.4 Impianti di utilità pubblica

1. Al fine di assicurare il servizio pubblico, il Sindaco può autorizzare la prosecuzione dell'attività di un impianto di utilità pubblica in deroga alle incompatibilità di cui ai punti 3.2 e 3.3, fino a quando non vengano installati impianti conformi alla normativa vigente.

3.5 Rilocalizzazione impianti incompatibili

1. Il Comune trasmette ai titolari degli impianti incompatibili, unitamente alla comunicazione contenente le risultanze della verifica, l'elenco delle eventuali aree in cui possono essere ricollocati gli impianti.
2. Il Comune, sulla base delle richieste di rilocalizzazione nelle aree predette, nonché sulla base delle richieste di eventuali altri soggetti interessati, predispone una graduatoria con criteri dallo stesso fissati. A parità di posizione, si ritiene opportuno tenere conto del maggior erogato. Il Comune fissa il termine entro e non oltre il quale gli impianti incompatibili devono trasferirsi.

3. Nell'ipotesi di mancata indicazione delle aree da parte del Comune o di insufficienza delle aree rispetto al numero degli impianti incompatibili, e comunque in ogni caso, è facoltà del titolare dell'impianto incompatibile comunicare la disponibilità di aree idonee alla rilocalizzazione nonché il termine entro e non oltre il quale intende trasferirsi.
4. Il Comune in caso di mancato rispetto dei termini fissati ai commi 2 e 3 revoca le autorizzazioni, secondo i termini e le modalità di cui ai punti 3.2.3 e 3.3.5.
5. Gli impianti rilocalizzati devono rispettare quanto previsto dalle presenti norme per i nuovi impianti. (1)

4. Decadenza dell'autorizzazione

1. Qualora l'impianto chiuda a seguito di verifica di incompatibilità da parte del Comune, o per chiusura volontaria, la relativa autorizzazione si intende decaduta e il sito deve essere messo in pristino in breve termine, da parte del proprietario, nel rispetto delle norme vigenti.

5. Ambiti territoriali omogenei

5.1 Ambiti e zone comunali (Abrogato dalla DAL 208/2009)

5.2 Distanze minime (Abrogato dalla DAL 208/2009)

5.3 Superfici minime ambito territoriale pianura (Abrogato dalla DAL 208/2009)

5.4 Superfici minime ambito territoriale appennino (Abrogato dalla DAL 208/2009)

5.5 Indici di edificabilità (1)

1. I Comuni determinano gli indici urbanistico-edilizi per la modifica o la realizzazione di impianti stradali di distribuzione carburanti, volti a favorire lo sviluppo dell'attività non-oil. Nell'individuazione delle aree per gli impianti di distribuzione carburanti, ai sensi dell'art. 30, comma 14, della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20, (Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio), i Comuni tengono conto della necessità di superfici adeguate per le aree di rifornimento, di parcheggio e di sosta temporanea di automobili e autoveicoli pesanti, nonché per idonee aree verdi e per le aree dedicate alla raccolta differenziata dei rifiuti.
2. Fino alla determinazione da parte dei Comuni di tali indici, le superfici massime, in mq, sono le seguenti:

	ZONE B) C) DEL D.M. 02/4/1968	ZONE D) F) DEL D.M. 02/4/1968	ZONA E) DEL D.M. 02/4/1968
ZONA PIANURA	10000	15000	20000
ZONA APPENNINICA	5000	7500	10000

l'altezza massima dei fabbricati non deve superare ml cinque, con UF = 0,05 mq/mq, ad eccezione della pensilina. Le rampe di accelerazione e decelerazione sono parte integrante della superficie dell'impianto.

5.6 Attività integrative degli impianti (Abrogato dalla DAL 208/2009)

6. Impianti GPL, metano, lacuali e marini, ad uso privato

6.1 Rete degli impianti GPL, metano e loro localizzazione (Abrogato dalla DAL 208/2009)

6.2 Impianti lacuali, marini e per aeromobili (1)

- 1 Gli impianti pubblici e privati avio e per il rifornimento di natanti sono autorizzati dal Comune e sottoposti al collaudo di cui al successivo articolo 8. Tali nuovi impianti devono essere adibiti all'esclusivo rifornimento degli aeromobili o dei natanti.
- 2 Nel caso in cui l'impianto sia situato su aree demaniali marittime o nell'alveo del fiume Po, deve essere preventivamente acquisito il parere delle competenti autorità.

6.3 Impianti di distribuzione ad uso privato

1. Le autorizzazioni per nuovi impianti ad uso privato sono rilasciate dal Comune alle imprese produttive o di servizio, a seguito di attestazione del rispetto delle norme di sicurezza, fiscali, urbanistiche e ambientali, così come stabilito dagli artt. 1 e 3 del D.Lgs. n. 32/1998. L'autorizzazione deve contenere il divieto di cessione del carburante a terzi a titolo oneroso o gratuito, con l'avvertenza che in caso di inosservanza l'autorizzazione sarà revocata. Per gli impianti esistenti, sprovvisti dell'autorizzazione comunale alla data di entrata in vigore della presente norma, l'autorizzazione comunale deve essere richiesta entro e comunque non oltre un anno.
2. Per impianto ad uso privato, può intendersi anche un unico impianto utilizzato da aziende controllate o partecipate dagli Enti locali, purché tra di esse convenzionate. L'autorizzazione deve essere intestata ai soggetti convenzionati.
3. Le verifiche sulla idoneità tecnica degli impianti ai fini della sicurezza sanitaria e ambientale sono effettuate al momento del collaudo e non oltre quindici anni dalla precedente verifica.
4. Il rilascio delle attestazioni per il prelievo di carburante in recipienti da parte di operatori economici e altri utenti presso distributori automatici di carburante è effettuato dal Comune sede dell'impianto, disponendo che il prelievo avvenga presso impianti prestabiliti e comunque situati in aree poste fuori dalla sede stradale.
Le attestazioni sono valide per un anno e sono rinnovabili.
Per quanto concerne la sicurezza degli impianti, valgono le indicazioni di cui al precedente comma 3.
Per quanto concerne la sicurezza dei recipienti, le attestazioni dovranno contenere le eventuali prescrizioni delle autorità sanitarie e dei VVF, fatte salve le disposizioni di cui al D.M. 19 marzo 1990.

7. Sospensione temporanea all'esercizio degli impianti (1)

- 1 I titolari delle autorizzazioni di impianti stradali di carburanti possono sospendere l'esercizio degli impianti, previa comunicazione al Comune, per un periodo non superiore a dodici mesi.
- 2 Il Comune, su motivata richiesta del titolare dell'autorizzazione, può autorizzare un'ulteriore sospensione dell'attività dell'impianto per un periodo non superiore a dodici mesi, qualora non vi ostino le esigenze dell'utenza.

8. Collaudo

1. Salvo quanto previsto al comma 4 relativamente all'esercizio provvisorio, i nuovi impianti, gli impianti totalmente ristrutturati e le parti modificate per le quali è richiesta l'autorizzazione non possono essere posti in esercizio prima dell'effettuazione, su

richiesta dell'interessato al Comune competente per territorio, del collaudo da parte dell'apposita commissione costituita almeno da un dipendente comunale con le funzioni di presidente, da un rappresentante del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco competente per territorio, da un rappresentante dell'Ufficio Tecnico di Finanza - Ufficio delle Dogane competente per territorio, da un rappresentante dell'ARPA e da un rappresentante dell'ASL. (1)

2. Il collaudo deve di norma essere effettuato entro tre mesi dalla richiesta.
3. Le modifiche non soggette a collaudo devono essere realizzate nel rispetto delle norme di sicurezza, fiscali e ambientali. La corretta realizzazione delle modifiche di cui al punto 2.2, comma 1, punti d), e), g), h), j) è asseverata da attestazione rilasciata da tecnico abilitato da trasmettere al Comune e al Comando provinciale dei Vigili del Fuoco.
4. Il Comune, su domanda dell'interessato corredata da una perizia giurata redatta da un ingegnere o tecnico abilitato, attestante il rispetto della normativa in ordine agli aspetti fiscali, sanitari, ambientali, stradali, di sicurezza antincendio, urbanistici, di tutela dei beni storici o artistici, nonché delle norme regionali in materia, rilascia l'autorizzazione all'esercizio provvisorio. (1)
5. Gli oneri relativi al collaudo sono a carico del richiedente che provvede al versamento anticipato presso le competenti Amministrazioni.
6. Le risultanze del collaudo devono essere trasmesse alla Regione.

9. Orari

9.1) Principi generali (1)

1. Ferma restando la necessità di garantire l'apertura assistita degli impianti su tutto il territorio regionale nelle fasce orarie che vanno dalle ore 9.00 alle ore 12.00 e dalle ore 15.00 alle ore 18.00, nei giorni dal lunedì al sabato non festivi, facendo riferimento all'orario settimanale stabilito dall'art. 7, comma 1, del D.Lgs 32/98, la Giunta regionale definisce i criteri in base ai quali i Comuni, ai sensi dell'art. 50 del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, determinano gli orari e i turni di apertura e di chiusura.
2. Al fine di garantire la regolarità e la continuità del servizio di distribuzione carburanti, i titolari delle autorizzazioni sono tenuti ad assicurare il rifornimento dei prodotti, specie agli impianti che effettuano l'apertura turnata nei giorni domenicali, festivi ed infrasettimanali o il servizio notturno.
3. I gestori devono curare la predisposizione di cartelli indicatori dell'orario di servizio dell'impianto e delle aperture turnate nei giorni domenicali, festivi ed infrasettimanali, con l'obbligo di esporli in modo visibile all'utenza.

9.2) Orari di apertura (Abrogato dalla DAL 208/2009)

9.3) Turni di riposo

1. Nelle domeniche e nei giorni festivi infrasettimanali deve essere garantita l'attività degli impianti almeno nella misura del venti per cento di quelli esistenti e funzionanti nel territorio comunale. Nei comuni ove sono esistenti e funzionanti due impianti, la percentuale può essere elevata, di concerto con i gestori, al venticinque per cento. (1)

2. I Comuni, fino al raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 7, comma 1 del D.Lgs. n. 32/1998, determinano la turnazione del riposo infrasettimanale, che deve essere effettuata da un numero di impianti non inferiore al cinquanta per cento di quelli esistenti e funzionanti nel territorio comunale. I Comuni possono ridurre il limite di apertura fino al venticinque per cento, in relazione alla concentrazione di impianti e comunque quando tale riduzione non crei pregiudizi all'utenza. La effettuazione della turnazione è a scelta del gestore e comunque nelle ore pomeridiane.
3. Nella determinazione dei turni di riposo i Comuni tengono conto della esigenza di assicurare il servizio di distribuzione nel modo più capillare possibile, specie nei centri urbani e lungo le principali direttrici viarie di interesse nazionale, provinciale o locale maggiormente percorse dall'utenza.
4. Gli impianti che effettuano l'apertura domenicale sospendono l'attività nell'intera giornata del lunedì; se questo è festivo l'attività è sospesa nel primo giorno feriale successivo. Su richiesta degli interessati, i Comuni possono escludere dai turni di apertura domenicale e festiva gli impianti posti in aree prettamente industriali, prive di qualsiasi traffico significativo in tali giornate.
5. Gli impianti di utilità pubblica, se dotati di apparecchiature self-service pre-pagamento, possono usufruire di una turnazione di apertura al venticinque per cento.
6. I Comuni limitrofi aventi uno o due impianti attivi e funzionanti possono, al fine di ottimizzare il servizio all'utenza motorizzata, in accordo tra loro, concertare con le organizzazioni petrolifere e le associazioni dei gestori i turni di riposo per il raggiungimento delle percentuali minime di apertura di cui al comma 1.

9.4) Esenzioni

1. Gli impianti di metano e di gas petrolio liquefatto sono esonerati dal rispetto degli orari di chiusura nonché dei turni di chiusura infrasettimanale e festiva, anche se collocati all'interno di un complesso di distribuzione di altri carburanti, purché vengano realizzate opportune delimitazioni atte a separare temporaneamente le attività di erogazione dei diversi prodotti.
2. Le colonnine di impianti dotate di apparecchiature self-service pre-pagamento svolgono servizio esclusivamente nelle ore di chiusura dell'impianto. Il servizio, durante l'orario di chiusura degli impianti, deve essere svolto senza la presenza del gestore. La presenza del gestore deve essere invece garantita durante il normale orario di apertura e nei turni di apertura domenicali, festivi ed infrasettimanali.
3. Le disposizioni di cui al comma precedente non si applicano agli impianti funzionanti con self-service pre-pagamento senza la presenza del gestore.
4. Gli impianti provvisti di apparecchiature self-service post-pagamento devono osservare gli orari ed i turni fissati dal precedente articolo.
5. Le attività di cui all'art. 2, comma 2-bis del D.L. 29 ottobre 1999, n. 383, convertito con modificazioni dalla legge 28 dicembre 1999, n. 496, non sono assoggettabili al rispetto degli orari di apertura e chiusura degli impianti di distribuzione carburanti per autotrazione ma seguono le disposizioni statali e regionali previste per le rispettive tipologie.

9.5) Servizio notturno

1. Il servizio notturno è svolto dalle ore 22 e fino all'inizio dell'orario di apertura giornaliera, nel rispetto dei turni domenicali e festivi.
2. Per lo svolgimento del servizio notturno occorre una specifica autorizzazione rilasciata dal Sindaco competente per territorio.
3. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione al servizio notturno i Comuni assicurano il servizio di distribuzione in località opportunamente dislocate nei quartieri urbani, sulle vie di accesso ai centri abitati e sulle vie di grande comunicazione, e la qualità dell'organizzazione di vendita offerta al pubblico, privilegiando gli impianti che offrono una vasta gamma di prodotti petroliferi, assistenza ai mezzi e alle persone, nonché condizioni di sicurezza agli operatori addetti al servizio. Particolare valutazione devono quindi avere anche le correnti di traffico e le consuetudini di afflusso, specie dei mezzi destinati a coprire lunghe distanze, in relazione anche alle possibilità di ristoro offerte dal punto di vendita.
4. Gli impianti autorizzati a svolgere il servizio notturno devono rispettare per intero l'orario di apertura.

9.6) Ferie

1. I Comuni, su domanda dei gestori degli impianti e di intesa con i titolari delle autorizzazioni, autorizzano la sospensione dell'attività per ferie per un periodo non superiore alle due settimane per ogni anno solare, fruibili in qualsiasi periodo.
2. Le sospensioni per ferie vengono determinate annualmente in base a un criterio di fruizione graduale che preveda comunque l'apertura di almeno il venti per cento degli impianti in modo da assicurare il servizio all'utenza motorizzata nonché lo svolgimento dei turni festivi e notturni.
3. Nel caso in cui al Comune venga proposto dalle organizzazioni di categoria dei gestori e dagli organismi di rappresentanza dei titolari delle autorizzazioni un piano che preveda la rotazione degli impianti soggetti a chiusura temporanea per ferie, le domande dei gestori medesimi devono essere prodotte soltanto se siano previsti periodi di ferie non coincidenti con quelli indicati nella proposta di piano.
4. Su domanda del gestore, d'intesa col titolare dell'autorizzazione, può inoltre essere autorizzata la sospensione dell'attività per un numero di giorni che consenta di recuperare le festività soppresse dalla legge 5 marzo 1977, n. 54.

10 Sistema informativo

1. Ai sensi dell'art. 3, comma 9, del D.Lgs 32/98, la Regione effettua annualmente, nell'ambito dell'attività dell'Osservatorio regionale del commercio istituito con Legge Regionale 5 luglio 1999, n. 14, un monitoraggio per verificare l'evoluzione del processo di razionalizzazione della rete distributiva pubblica e privata dei carburanti e comunica annualmente al competente Ministero i risultati del monitoraggio.
2. Al fine di permettere alla Regione di effettuare il monitoraggio della rete, i Comuni e le Province trasmettono alla Servizio regionale competente i dati relativi alla situazione della rete, con le modalità che saranno successivamente definite. (1)

3. I dati dell'erogato dei singoli impianti della rete stradale e autostradale e degli impianti ad uso privato sono acquisiti dagli U.T.F.-Uffici delle Dogane competenti per territorio, ivi compresi i dati relativi all'erogato per il metano. I dati relativi all'erogato del prodotto metano possono essere richiesti anche al titolare dell'impianto o al gestore. (1)

11. Commissione consultiva regionale

1. Per il monitoraggio degli aspetti inerenti l'evoluzione del processo di razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti è istituita una Commissione consultiva regionale.
2. La composizione della Commissione e le sue modalità di funzionamento vengono fissate con atto della Giunta.

11bis) Norma finale (2)

1. Dal momento dell'entrata in vigore della deliberazione di Giunta prevista dal primo comma del punto 9.1 del presente atto si intendono abrogati i punti 9.3 (Turni di riposo), 9.4 (Esenzioni), 9.5 (Servizio notturno) e 9.6 (Ferie).

12. Abrogazione di norme

1. Con l'entrata in vigore del presente atto si abroga la Deliberazione del Consiglio Regionale 29 febbraio 2000, n. 1399.

Note

- (1) modificato dalla Deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 208 del 05/02/2009
- (2) introdotto dalla Deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 208 del 05/02/2009

TESTO NON UFFICIALE



COMUNE DI BOLOGNA

**DIPARTIMENTO ECONOMIA E PROMOZIONE DELLA CITTA'
SETTORE ATTIVITA' PRODUTTIVE E COMMERCIO**

**DIPARTIMENTO RIQUALIFICAZIONE URBANA
SETTORE URBANISTICA EDILIZIA
SETTORE AMBIENTE ED ENERGIA**

**DIPARTIMENTO CURA E QUALITA' DEL TERRITORIO
SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE**

**CRITERI PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVI IMPIANTI
DI DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI
NORME TECNICHE E PROCEDURALI
PER L'INSTALLAZIONE ED IL FUNZIONAMENTO DEGLI STESSI
E PER LA GESTIONE DEGLI IMPIANTI ESISTENTI**

Criteria adeguati alle modifiche introdotte dalla Deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna del 9 febbraio 2009 Progr. n. 208/2009.

INDICE

CAPO I – PRINCIPI

ART. 1 – DEFINIZIONI

ART. 2 – REGOLE GENERALI

CAPO II – NUOVI IMPIANTI E GESTIONE DEGLI IMPIANTI ESISTENTI

ART. 3 – RIPARTIZIONE DEL TERRITORIO COMUNALE

ART. 4 – AREE SOGGETTE A TUTELA

ART. 5 – ULTERIORI LUOGHI IN CUI È VIETATA L’INSTALLAZIONE DEGLI IMPIANTI

ART. 6 – INDICI URBANISTICO - EDILIZI

ART. 7 – DISTANZE

ART. 8 – VIABILITÀ

ART. 9 – FASCE DI RISPETTO

ART. 10 – ACCESSI

ART. 11 – TUTELA DELLE ALBERATURE ESISTENTI

ART. 12 – SEGNALETICA STRADALE E DI SERVIZIO

ART. 13 – INSEGNE

ART. 14 – ATTIVITÀ INTEGRATIVE

ART. 15 – SCARICHI ED EMISSIONI IN ATMOSFERA

ART. 16 – SERBATOI

ART. 17 – PARTICOLARI DISPOSIZIONI PER GLI IMPIANTI AD USO PRIVATO

ART. 18 – CHIUSURA, SMANTELLAMENTO E RIMOZIONE

CAPO III DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 19 – ISTANZA E AUTORIZZAZIONE

ART. 20 – SANZIONI

Capo I **Principi generali**

Articolo 1 **Definizioni**

1. Si intendono per "nuovi impianti di distribuzione carburanti", eroganti benzine, gasolio, GPL e metano per autotrazione, nonché tutti gli altri carburanti per autotrazione posti in commercio, ad esclusione degli impianti situati sulla rete autostradale, sui raccordi e sulle tangenziali classificate come autostrade, e di quelli utilizzati esclusivamente per autoveicoli di proprietà di amministrazioni pubbliche, sia gli impianti ad uso pubblico, sia gli impianti ad uso privato di nuova installazione. Per impianto di distribuzione carburanti per autotrazione ad uso privato si intendono tutte le attrezzature fisse o mobili senza limiti di capacità ubicate all'interno di stabilimenti, cantieri, magazzini e simili, destinate al rifornimento esclusivo di autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori di proprietà di imprese produttive o di servizio. Può inoltre intendersi anche un unico impianto utilizzato da aziende controllate o partecipate dagli Enti locali, purché fra di esse convenzionate.
2. Nei presenti criteri, quando le regole sono applicabili esclusivamente ad una delle due categorie di impianti, uso pubblico o uso privato, il riferimento viene specificato.
3. Per tutte le altre definizioni, nonché per le disposizioni generali, si fa rinvio al TESTO COORDINATO della DCR 355/2002 con le modifiche introdotte dalla Deliberazione dell'assemblea legislativa 208/2009 "NORME REGIONALI DI INDIRIZZO PROGRAMMATICO PER LA RAZIONALIZZAZIONE E L'AMMODERNAMENTO DELLA RETE DISTRIBUTIVA CARBURANTI" e alla normativa vigente in materia.

Articolo 2 **Regole generali**

1. L'installazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti è consentita nei limiti e secondo i criteri di cui al presente provvedimento, nonché della normativa statale e regionale vigente per quanto non espressamente indicato dagli stessi.
2. Gli impianti di distribuzione carburanti ad uso pubblico possono essere, ai sensi del DLgs 11 febbraio 1998, n. 32, fatto salvo quanto stabilito dagli artt. 3 e 4 del presente Regolamento, installati nelle aree individuate dal Piano Operativo Comunale (POC), nonché nelle aree soggette a specifiche indicazioni normative del PRG '85 - zone MD, MD1, MS, disciplinate dall'art. 11 del POC approvato con OdG n. 144 del 4 maggio 2009, in vigore dal 3 giugno 2009, per il periodo della sua validità e nelle aree sottoposte a piano urbanistico attuativo (PUA) ai sensi dell'art. 30 comma 12 e dell'art. 31 della LR 20/2000, nel rispetto degli articoli 5 comma 5, 6 comma 1, 7 commi 2 e 3, e seguenti del presente Regolamento. Gli interventi ammessi dai presenti criteri negli impianti esistenti non sono soggetti al Piano Operativo Comunale.
3. Qualora le aree siano di proprietà pubblica, la loro assegnazione avviene mediante bando di gara o bando d'asta, nel rispetto dei principi di pubblicità e partecipazione.
4. I nuovi impianti di distribuzione carburanti, nonché le modifiche degli impianti esistenti ad uso pubblico devono avere le caratteristiche definite ai punti 2.1 e 2.2 della deliberazione del Consiglio Regionale 8 maggio 2002, n. 355 come modificata dalla Deliberazione dell'Assemblea Legislativa del 9 febbraio 2009 Progr. n. 208/2009. Costituiscono eccezione gli impianti esistenti, che possono essere oggetto anche di demolizione con fedele ricostruzione, ristrutturazione totale (demolizione e ricostruzione di tutte le strut-

ture esistenti nell'area dell'impianto comprese le strutture di copertura), oltre che di ampliamenti sulla base di quanto previsto dal successivo articolo 6.

5. Tutti gli impianti di distribuzione carburanti ad uso pubblico devono essere dotati di apparecchiature per le modalità di rifornimento senza servizio con pagamento anticipato.
6. Gli impianti esistenti o per i quali è già stata rilasciata autorizzazione al momento dell'entrata in vigore dei criteri di cui al presente provvedimento, conformi alle norme previste dal DLgs 11 febbraio 1998, n. 32, possono permanere nell'attuale collocazione a meno che non si accertino motivi di tale gravità da compromettere la sicurezza delle persone e/o dell'ambiente e fatto salvo quanto stabilito dall'art. 3 del testo coordinato sopracitato. In caso di interventi di cui al precedente comma 4, gli impianti devono essere, per quanto possibile, oggetto di interventi di miglioramento.

Capo II

Nuovi impianti e gestione degli impianti esistenti

Articolo 3

Ripartizione del territorio comunale

1. Il territorio comunale, classificato ai sensi dell'art. 16 del Quadro normativo del PSC vigente in "TERRITORIO URBANO DA STRUTTURARE", "TERRITORIO URBANO STRUTTURATO" e "TERRITORIO RURALE", ai fini dell'autorizzabilità dei nuovi impianti, è suddiviso nei seguenti ambiti:
 - TERRITORIO URBANO STRUTTURATO
 - Ambiti storici: Nucleo di antica formazione - Quartiere giardino Est, Ovest, Murri, Collina e Bolognina storica 1 - Tessuti compatti Est, Ovest e Bolognina storica;
 - Ambiti storici specializzati;
 - Ambiti consolidati di qualificazione diffusa misti;
 - Ambiti consolidati di qualificazione diffusa specializzati;
 - Ambiti consolidati pianificati misti;
 - Ambiti consolidati pianificati specializzati;
 - Ambiti in via di consolidamento (misti e specializzati);
 - Ambiti infrastrutturali;
 - Ambiti da riqualificare misti;
 - Ambiti da riqualificare specializzati.
 - TERRITORIO URBANO DA STRUTTURARE
 - Ambiti per i nuovi insediamenti (misti e specializzati);
 - Ambiti di sostituzione (misti);
 - Ambiti in trasformazione (misti e specializzati).
 - TERRITORIO RURALE
 - Ambiti di valore naturale e ambientale;
 - Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico.
2. Ai sensi del vigente RUE, la distribuzione di carburanti (stazioni di servizio) rientra tra le attività insediate o insediabili sul territorio comunale.
3. Ambiti del PSC nei quali non possono essere installati nuovi impianti di distribuzione carburanti:
 - Ambiti storici: Nucleo di antica formazione - Quartiere giardino Est, Ovest, Murri, Collina e Bolognina storica 1;
 - Ambiti storici specializzati;
 - Ambiti consolidati pianificati misti;
 - Ambiti di valore naturale e ambientale.

Per le condizioni di ammissibilità negli altri ambiti specificati al comma 1 del presente articolo, si rinvia a quanto previsto dal vigente RUE.

Articolo 4 **Aree soggette a tutela**

1. L'installazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti non è consentita nelle aree soggette alle seguenti tutele: "Risorse idriche e assetto idrogeologico", "Stabilità dei versanti", "Elementi naturale paesaggistici", "Testimonianze storiche e archeologiche", come individuate dalla Carta Unica del PSC", fatto salvo quanto precisato nei successivi articoli.
2. E' vietata l'installazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti nelle aree di pertinenza di edifici d'interesse storico – architettonico, nonché negli agglomerati d'interesse storico-architettonico disciplinati dal Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE).
3. E' vietata l'installazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti nelle aree di pertinenza degli alberi classificati monumentali di cui alla LR 2/77.
4. La localizzazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti deve essere, in ogni caso, tale da non impedire la visuale, anche parziale, dei beni di interesse storico, artistico, architettonico e di valore paesaggistico-ambientale.
5. Gli impedimenti, sovrapposizioni e/o interferenze di cui ai precedenti commi 2 e 3 sono da valutarsi con riferimento alla viabilità pubblica esistente e di progetto, anche pedonale e ciclabile, ad una distanza di almeno m 50 dai beni oggetto di tutela, misurati su tale viabilità.

Articolo 5 **Ulteriori luoghi in cui è vietata l'installazione degli impianti**

1. L'installazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti non è consentita lungo i tratti in curva con le caratteristiche precisate al successivo comma 2, o con visibilità limitata; non è inoltre consentita nel caso in cui gli accessi siano posti ad una distanza inferiore a m 12 da fermate di mezzi pubblici intendendo tale distanza come quella tra gli accessi e l'inizio dell'area di pertinenza della fermata.
2. Non possono essere installati impianti lungo le curve di raggio inferiore a m 300. Ove i raggi minimi di curvatura siano compresi fra i m 300 ed i m 100, l'installazione è consentita fuori dalla curva oltre i punti di tangenza. Per le curve di raggio inferiore o uguale a m 100, gli impianti potranno sorgere a m 95 dal punto di tangenza della curva, ove siano rispettate le altre precedenti prescrizioni.
3. Non possono essere installati all'interno della fascia di rispetto stradale nelle curve al di fuori dei centri abitati, ai sensi dell'art. 27 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.
4. Non è consentita l'installazione di impianti di distribuzione carburanti nelle aree disciplinate dall'art. 11 del PSC, ovvero intorno alle opere di captazione di acque ad uso potabile (pozzi e sorgenti d'acqua) come zona di tutela assoluta (area ricadente entro un raggio di 10 metri) e zona di rispetto, temporaneamente individuata secondo criterio geometrico (area compresa entro un raggio di 200 metri) in attesa della definizione da parte dell'ente competente (Autorità di Ambito territoriale ottimale).

5. Nelle aree dei pozzi di emungimento di acqua utilizzata per usi idropotabili, poste ad una distanza compresa fra m 200 e m 400, è consentita l'installazione di impianti di distribuzione carburanti solo previo accertamento della vulnerabilità del terreno attraverso studio specifico a cura del richiedente, che dimostri, mediante l'utilizzazione di appropriate tecniche costruttive, le condizioni di totale sicurezza dell'impianto rispetto al sistema idrogeologico locale.
6. Non è consentita l'installazione di impianti di distribuzione carburanti nelle aree poste a distanza inferiore a m 100 da scuole ed ospedali, definiti ricettori sensibili ai sensi della Classificazione acustica del territorio comunale approvata dal Consiglio comunale il 29 gennaio 2010 con OdG n. 42.
7. E' consentita la localizzazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti nel rispetto di quanto stabilito nei precedenti articoli e dell'articolo 3 "Incompatibilità" del Testo coordinato aggiornato dalla Deliberazione dell'Assemblea Legislativa del 9 febbraio 2009 Progr. n. 208/2009.

Articolo 6 **Indici urbanistico - edilizi**

1. La superficie **fondaria Sf** di ogni nuovo impianto di distribuzione carburanti ad uso pubblico non può superare **8.000** mq.
2. L'indice di utilizzazione fondiaria (**Uf**) è di 0,20 mq/mq. Ad eccezione di quanto espressamente specificato dal presente Regolamento, distanze e altezze sono disciplinate dal vigente RUE.
3. L'indice di utilizzazione 0,20 mq/mq si applica anche agli impianti esistenti. **La superficie utile Su non può in ogni caso essere superiore a 800 mq. Tale limitazione alla superficie utile massima non si applica per le zone MD, MD1, MS del previgente PRG '85 comprese nel POC vigente.**
4. **Le pensiline a servizio degli impianti di distribuzione carburanti, in quanto manufatti a servizio dell'attività, non costituiscono né superficie utile Su, né superficie accessoria Sa, mentre le piazzole di lavaggio coperte e aperte su almeno due lati costituiscono Sa.**
5. **La superficie accessoria Sa realizzabile non può essere superiore al 50% della superficie utile Su massima realizzabile.**
6. **Considerate le particolari caratteristiche di funzionalità delle aree adibite a impianto distribuzione carburanti, nelle stesse non si applica quanto previsto dalla Prestazione 1.1, del Requisito "Cura del verde, permeabilità e microclima urbano [E 8.4]" e della correlata Scheda Tecnica di dettaglio "dE 8.4", richiamati dall'art. 56 del Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE).**

Articolo 7 **Distanze**

1. Nella realizzazione dei nuovi impianti si deve tener conto delle distanze minime previste dalle norme regolamentari dettate dall'ente proprietario della strada a tutela della sicurezza stradale, delle norme contenute nel Codice della Strada e nel relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.

2. All'interno degli impianti, le colonnine, i serbatoi e le altre attrezzature costituenti l'impianto, compresi gli impianti di lavaggio, devono essere posti ad una distanza non inferiore a m 5 dai confini di proprietà **(con esclusione delle distanze dal confine stradale come previsto al successivo art. 8)** ed a m 10 dagli altri edifici esistenti o previsti **non di pertinenza dell'impianto**. Le tubazioni di equilibrio o impianto di recupero dei vapori devono essere poste ad una distanza non inferiore a m 1,5 dai confini di proprietà.
3. Devono essere osservate le distanze di sicurezza prescritte dalla normativa specifica per le linee ferroviarie e le linee elettriche.

Articolo 8 **Viabilità**

1. Gli impianti di distribuzione carburanti ad uso pubblico non devono impegnare la carreggiata stradale e devono rispettare quanto previsto dall'art. 64 del Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada.
2. La separazione fisica tra area di impianto e carreggiata stradale priva di marciapiede deve essere realizzata mediante la costruzione di un'aiuola spartitraffico avente le seguenti caratteristiche: distanza minima di m 2 dalla carreggiata stradale e profondità minima di cm 80, realizzata mediante cordolatura di altezza non superiore a cm 20. Qualora si intenda arredare l'aiuola spartitraffico con materiale vegetale di altezza uguale o inferiore a cm 80, la profondità minima della stessa dovrà essere di cm 150.
3. Le distanze dal confine stradale all'interno dei centri abitati, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a quanto stabilisce l'art. 28 comma 1 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.
4. Per le strade di tipo E ed F, nei casi di cui al comma 1 dell'art. 28 del Regolamento **di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada**, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione .
5. Le distanze dal confine stradale da rispettare per l'edificazione nei centri abitati non possono essere inferiori a:
 - 30 m per le strade di tipo A;
 - 20 m per le strade di tipo D;
 - 10 m per le strade di tipo E, F.
6. Per le altre tipologie stradali, in caso di intervento di nuova costruzione, di ricostruzione conseguenti a demolizioni integrali o di ampliamenti all'interno del centro abitato si rinvia, all'art. 28 del Regolamento **di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada. Nei nuovi impianti o in caso di interventi sugli impianti esistenti in adiacenza alle strade devono essere rispettate le distanze suddette solamente per l'edificio di servizio e per eventuali impianti di lavaggio se chiusi (ad esempio di tipo a tunnel), pertanto sono esclusi i montanti e le coperture delle pensiline, le colonnine di erogazione, gli impianti di lavaggio all'aperto (non coperti) e la cartellonistica.**
7. Fuori dai centri abitati le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a quanto stabilisce l'art. 26 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.

8. Per le altre tipologie stradali, in caso di intervento di nuova costruzione, di ricostruzione conseguenti a demolizioni integrali o di ampliamenti del centro abitato si rinvia, agli artt. 26 e 27 del regolamento.
9. Sullo spartitraffico non possono essere impiantati segnali di qualsiasi genere, piantagioni od altro, eccedenti l'altezza di cm 80 (ottanta) misurata dal piano della banchina stradale o degli accessi. Tale norma non si applica all'insegna sul palo indicante la società ed ai cartelli indicanti prezzi e sconti, purché non venga ostacolata la visibilità.
10. Se in luogo delle banchine esistono marciapiedi rialzati, anche la zona corrispondente, antistante lo spartitraffico dell'impianto, deve essere sistemata con marciapiede avente le stesse caratteristiche dei marciapiedi esistenti e perfettamente allineati con questi. In tal caso, in corrispondenza degli accessi, devono essere creati nei marciapiedi e da entrambi i lati, appositi inviti a 45 (quarantacinque) gradi, allo scopo di facilitare l'ingresso e l'uscita degli autoveicoli. Devono inoltre essere realizzati appositi scivoli per le persone portatrici di handicap o con difficoltà motorie.
11. Sulle strade di competenza dell'ANAS e della Provincia, fermo restando il fronte minimo stabilito dai predetti Enti, la separazione fisica tra area di impianto e carreggiata stradale, oltre che dalle presenti norme, deve essere conforme alle eventuali prescrizioni particolari impartite dagli stessi Enti.

Articolo 9 **Fasce di rispetto**

1. Le fasce di rispetto del presente articolo, sono disciplinate dall'art. 15 del Piano Strutturale Comunale (PSC) e individuate dalla Carta unica del Territorio del Comune di Bologna (Carta unica del territorio/1 ; Carta unica del territorio/2 – Infrastrutture suolo servitù).
2. L'installazione di nuovi impianti stradali di distribuzione carburanti deve tenere conto delle fasce di rispetto delle infrastrutture per le nuove costruzioni, per le ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o gli ampliamenti fronteggianti le strade, in relazione **a quanto indicato dalla Carta Unica del PSC di cui al comma precedente.**
3. Non è consentita l'installazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti nelle fasce di rispetto dei cimiteri (Regio decreto n. 1265 del 1934, come modificato dall'art. 28, "Edificabilità delle zone limitrofe ad aree cimiteriali", della L n. 166 del 1 agosto 2002; LR n. 19 del 29 luglio 2004 "Disciplina in materia funeraria e di polizia mortuaria").
4. Nelle fasce di rispetto della viabilità possono essere installati esclusivamente gli impianti e le pertinenze necessarie all'erogazione dei carburanti ed i relativi manufatti, **comprese le pensiline.** Sono consentiti anche la realizzazione del ricovero per il gestore con annessi servizi, nonché gli impianti per il lavaggio degli autoveicoli (**impianti scoperti, impianti coperti, ma aperti almeno su due lati, piazzole self service e relative attrezzature tecnologiche di competenza**), che comunque non potranno essere collocati ad una distanza inferiore a m 10 (dieci) dalla carreggiata stradale. Tutte le altre strutture dovranno essere edificate al di fuori delle fasce di rispetto, **comprese le sale di lavaggio interne alle volumetrie realizzabili.**
5. Per gli impianti di distribuzione carburanti da realizzare entro una fascia di m 100 (cento) da ferrovie elettrificate o elettrodotti, devono essere messi in opera accorgimenti tali da proteggere le cisterne da correnti vaganti.
6. Non è consentita l'installazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti all'interno delle fasce di rispetto degli elettrodotti ad alta e media tensione, nonché all'interno delle fasce di rispetto delle cabine di alta e media tensione (Primarie At/Mt e Secondarie

Mt/Bt) in quanto non sono consentite all'interno di tali fasce nuove costruzioni o nuovi insediamenti con destinazioni d'uso che prevedano la permanenza di persone per un tempo uguale o superiore alle 4 ore giornaliere (art. 13 LR 30/2000 e Direttiva della Giunta regionale 197/2001).

Articolo 10 **Accessi**

1. Sulle strade di tipo E ed F in ambito urbano gli impianti di distribuzione dei carburanti devono rispondere, per quanto riguarda gli accessi, ai requisiti previsti per i passi carrabili, di cui all'articolo 46 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada. Gli impianti di distribuzione, comprese le relative aree di sosta, non devono impegnare in ogni caso la carreggiata stradale.
2. La costruzione dei passi carrabili è autorizzata dall'ente proprietario della strada nel rispetto della normativa edilizia e urbanistica vigente.
3. Gli accessi ai nuovi impianti devono rispettare quanto stabilisce l'art. 45 "Accessi alle strade extraurbane" e l'art. 46 "Accessi nelle strade urbane. Passo carrabile" del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada avere una larghezza di **almeno** m 15 ed aiuola spartitraffico centrale di lunghezza minima di m 20; nelle strade locali (tipo F) e di quartiere (tipo E) il fronte stradale dell'impianto può essere ridotto a m 40. **I nuovi** impianti collocati su strade di tipo B e D, come classificate in base al DLgs 30 aprile 1992, n. 285, debbono essere dotati di corsie di accelerazione e decelerazione dimensionate in base alla velocità massima consentita sulla strada. Per velocità massima di 70 km/h: 75 m per accelerazione e 60 m per decelerazione, larghezza m 3; per 50 km/h: accelerazione 35 m, decelerazione 30 m.
4. In particolare per gli impianti installati lungo strade a quattro o più corsie in totale, ai fini della sicurezza stradale, le corsie di accelerazione e decelerazione devono avere una lunghezza minima - con limite di velocità di 70 km/h - rispettivamente di m 75 e di m 60 e larghezza non inferiore m 3, raccordate al piazzale con curve di raggio non inferiore a m 10; con limite di velocità di 50 km/h rispettivamente di m 35 e m 30.
5. Gli accessi agli impianti collocati all'interno di aree comprendenti altre attività non rientranti tra i servizi all'utenza devono essere fisicamente separati e non interferire con queste.
6. Qualora l'accesso dei veicoli alla proprietà laterale avvenga direttamente dalla strada, il passo carrabile, oltre che nel rispetto delle condizioni previste nell'art. 46 comma 2 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada, deve essere realizzato in modo da favorire la rapida immissione dei veicoli nella proprietà laterale. L'eventuale cancello a protezione della proprietà laterale dovrà essere arretrato allo scopo di consentire la sosta, fuori della carreggiata di un veicolo in attesa di ingresso. Nel caso in cui, per obiettive impossibilità costruttive o per gravi limitazioni della godibilità della proprietà privata, non sia possibile arretrare gli accessi, possono essere autorizzati sistemi di apertura automatica dei cancelli o delle serrande che delimitano gli accessi. È consentito derogare dall'arretramento degli accessi e dall'utilizzo dei sistemi alternativi nel caso in cui le immissioni laterali avvengano da strade senza uscita o comunque con traffico estremamente limitato, per cui le immissioni stesse non possono determinare condizioni di intralcio alla fluidità della circolazione.
7. Le distanze degli accessi da dossi, curve, intersezioni ed impianti semaforici devono essere conformi a quanto previsto dal Codice della Strada.

Articolo 11

Tutela delle alberature esistenti

1. Qualora per la realizzazione di impianti di distribuzione carburanti sia necessario l'abbattimento delle alberature esistenti, si applicano le prescrizioni dettate in materia dal "Regolamento Comunale del Verde Pubblico e Privato" approvato con deliberazione OdG n. 121 del 17 aprile 2009 e divenuto esecutivo in data 29 aprile 2009. A fronte dell'eventuale abbattimento, in area privata o pubblica, di alberature esistenti, necessario per la realizzazione del nuovo impianto, le alberature abbattute devono essere sostituite nel lotto sul quale si realizza l'intervento con un numero di alberi della stessa classe di grandezza di quelle abbattute nel rapporto di 1:2, ai sensi dell'art. 15 "Abbattimenti in presenza di titoli edilizi abilitativi" del Regolamento.
2. Qualora nell'area del nuovo impianto non vi sia sufficiente spazio utile permeabile per consentire il reintegro delle piante abbattute, dovrà essere versato all'Amministrazione Comunale un indennizzo (art. 11 comma 6 del Regolamento Comunale del Verde Pubblico e Privato) equivalente al 30% del valore della pianta oggetto dell'intervento/i, determinato secondo le modalità previste all'allegato 3 dello stesso Regolamento del verde.
3. Deroghe a quanto disposto dall'art. 15 del Regolamento sono previste e concesse, sentita la Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio, esclusivamente quando non sia possibile nessun'altra razionale soluzione progettuale, valutata dal Settore competente, e quando le opere edili da realizzare, rivestono carattere di pubblica utilità. La deroga, quando oggettivamente applicabile, riguarda anche l'abbattimento di alberi di grande rilevanza, così come individuati dall'art. 2 del Regolamento Comunale del Verde Pubblico e Privato e l'impossibilità di procedere al loro reintegro. L'indennizzo previsto dall'art. 11 comma 6 del Regolamento del verde, determinato con le modalità previste all'allegato 3 dello stesso Regolamento del verde, dovrà corrispondere al 100% anziché al 30% ivi previsto.
4. Qualora nell'area del nuovo impianto fosse prevista una dotazione di verde su terreno permeabile richiesta dagli strumenti urbanistici, gli spazi scoperti che contribuiscono a garantire tale dotazione, anche già esistenti, devono essere sistemati a verde in linea con i criteri individuati dall'art. 18 comma 2 del Regolamento.
5. Non è consentito l'abbattimento di alberature monumentali ai sensi della LR 2/77.

Articolo 12

Segnaletica stradale e di servizio

1. Gli impianti di distribuzione carburanti ad uso pubblico devono essere dotati di idonea segnaletica stradale, come previsto dal Codice della Strada. Detta segnaletica deve indicare il percorso ai rifornimenti ed individuare l'accesso e l'uscita impedendo le manovre di svolta a sinistra. Il Nuovo Codice della Strada stabilisce le norme per le dimensioni, le caratteristiche, l'ubicazione dei mezzi pubblicitari lungo le strade, le fasce di pertinenza e nelle stazioni di servizio e di rifornimento di carburante.
2. Lungo le strade o in vista degli impianti di distribuzione carburanti è vietato collocare insegne, cartelli, manifesti, impianti di pubblicità o propaganda, segni orizzontali reclamistici, sorgenti luminose, visibili dai veicoli transitanti sulle strade, che per dimensioni, forma, colori, disegno e ubicazione possono ingenerare confusione con la segnaletica stradale, ovvero possono renderne difficile la comprensione o ridurne la visibilità o l'efficacia, ovvero arrecare disturbo visivo agli utenti della strada o distrarne l'attenzione con conseguente pericolo per la sicurezza della circolazione; in ogni caso, detti impianti non devono costituire ostacolo o, comunque, impedimento alla circolazione delle persone invalide. Sono, altresì, vietati i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari rifrangenti, nonché le sorgenti e le pubblicità luminose che possono produrre abbagliamento. Sulle isole di

traffico delle intersezioni canalizzate è vietata la posa di qualunque installazione diversa dalla prescritta segnaletica.

3. Ai sensi dell'art. 170 comma 6 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada è vietata l'installazione di colonnine luminose a luce gialla in corrispondenza degli accessi alle stazioni di rifornimento di carburante e di servizio
4. Gli impianti dotati di apparecchiature post-pagamento devono esporre, in modo ben visibile al pubblico, idonea segnaletica.
5. Gli impianti di distribuzione carburanti ad uso pubblico devono essere dotati di idonea segnaletica dei prezzi praticati.
6. Le compagnie petrolifere ed i gestori sono tenuti al rispetto della normativa in materia di pubblicità dei prezzi e degli omaggi.

Articolo 13 **Insegne**

1. Negli impianti di distribuzione carburanti ad uso pubblico è consentita l'esposizione di insegne, cartelli, manifesti, impianti di pubblicità o propaganda, nel rispetto delle norme stabilite dal Nuovo Codice della Strada.
2. Fuori dai centri abitati può essere autorizzata la collocazione, per ogni senso di marcia, di una sola insegna di esercizio per ogni stazione di rifornimento di carburante e stazione di servizio, della superficie massima di 4 mq, **relativa al solo logo, esclusi servizi offerti e prezzi praticati**, ferme restando tutte le altre disposizioni del presente articolo. Le insegne di esercizio di cui sopra sono collocate nel rispetto delle distanze e delle norme di cui ai commi 2, 3 e 4 dell'art. 51 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada , ad eccezione della distanza dal limite della carreggiata.
3. I cartelli, le insegne di esercizio e gli altri mezzi pubblicitari devono essere realizzati nel rispetto degli artt. 47, 48, 49, 50 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.

Articolo 14 **Attività integrative**

1. Gli impianti di distribuzione carburanti possono avere inoltre, oltre che autonomi servizi all'auto e all'automobilista (lavaggio, assistenza meccanica, ecc), autonome attività commerciali o pubblici esercizi (somministrazione di alimenti e bevande) nel rispetto della vigente normativa specifica. Nel caso di attività commerciali queste devono avere una superficie netta di vendita non superiore a quella degli esercizi di vicinato di cui all'art. 4, comma 1, lettera d) del DLgs n. 114/1998.

Articolo 15 **Scarichi ed emissioni in atmosfera**

1. Ai sensi dell'art 124 del DLgs 152/2006 "Norme in materia ambientale", tutti gli scarichi dei nuovi impianti, compresi quelli degli autolavaggi, devono essere preventivamente autorizzati dall'Autorità competente previa acquisizione del parere dell'ente tecnico di riferimento (Hera - Agenzia Regionale Prevenzione Ambiente). Gli stessi dovranno essere realizzati secondo le norme vigenti e secondo quanto prescritto nel parere della commissione integrata Agenzia Regionale Prevenzione Ambiente / Azienda Unità Sanitaria Lo-

cale. Per la gestione degli impianti esistenti occorrerà richiedere il rinnovo dell'autorizzazione allo scarico secondo le modalità previste dalla normativa.

2. Secondo quanto previsto dalla DGR 286/05 e dalla DGR 1860/06, devono essere adottate le misure più adeguate affinché sia evitato che le acque provenienti dal dilavamento delle superfici impermeabili scoperte possano trasportare con sé i residui anche passivi delle attività stesse costituendo pericolo per l'inquinamento.
3. Ai sensi dell'art. 277 del DLgs 152/2006 "Norme in materia ambientale", i distributori degli impianti di distribuzione dei carburanti devono essere attrezzati con sistemi di recupero dei vapori di benzina che si producono durante le operazioni di rifornimento degli autoveicoli. Gli impianti di distribuzione e i sistemi di recupero dei vapori devono essere conformi alle pertinenti prescrizioni dell'Allegato VIII alla parte quinta del decreto, relative ai requisiti di efficienza, ai requisiti costruttivi, ai requisiti di installazione, ai controlli periodici ed agli obblighi di documentazione
4. L'Allegato VII alla parte quinta del DLgs 152/2006 stabilisce le prescrizioni che devono essere rispettate ai fini del controllo delle emissioni di COV.

Articolo 16

Serbatoi

1. I serbatoi di stoccaggio dei carburanti devono possedere i requisiti tecnici previsti dal DM 29/11/2002 "Requisiti tecnici per la costruzione, l'installazione e l'esercizio dei serbatoi interrati destinati allo stoccaggio di carburanti liquidi per autotrazione, presso gli impianti di distribuzione".
2. Ai sensi dell'art. 327 comma 7 del Regolamento di Igiene vigente del Comune di Bologna, i titolari dei serbatoi interrati esistenti provvedono ad eseguire le prove di tenuta ripetendole ogni tre anni fino alla dismissione dei serbatoi stessi. È raccomandabile una frequenza di controllo superiore in base alla vetustà del serbatoio e tubazioni (oltre 15 anni dall'installazione) ed all'effettuazione di interventi di risanamento.
3. I risultati delle prove devono essere conservate a cura del proprietario, ovvero dal conduttore dell'impianto.
4. Le prove di tenuta devono essere effettuate da personale tecnico qualificato. Dovrà essere rilasciata una certificazione dei risultati ottenuti che contenga inoltre indicazioni relative alla metodologia utilizzata, alle condizioni esecutive ed ai limiti di rilevabilità. Le metodiche di accertamento della tenuta di un serbatoio interrato devono riferirsi ai manuali di UNICHIM.
5. Nel caso in cui le prove attestino la mancata tenuta del serbatoio o di una tubazione è fatto obbligo di attivarsi ai sensi dell'art. 242 del DLgs 152/06 e smi, mettendo in opera altresì nei tempi e nei modi indicati dal DLgs le necessarie misure di sicurezza e prevenzione.

Articolo 17

Particolari disposizioni per gli impianti ad uso privato

1. Gli impianti di distribuzione carburanti ad uso privato sono autorizzati, nel rispetto dei criteri di cui agli articoli precedenti, quando si caratterizzano come attività strumentale ad un'altra principale di tipo industriale, per erogare carburante esclusivamente ai mezzi intestati alla ditta richiedente, a seguito di attestazione del rispetto delle norme di sicu-

rezza, fiscali, urbanistiche e ambientali, così come stabilito dagli artt. 1 e 3 del DLgs n. 32/1998. E' vietato cedere il carburante a terzi a titolo oneroso o gratuito, con l'avvertenza che in caso di inosservanza l'autorizzazione sarà revocata.

2. Nessuna pubblicità o cartello pubblicitario può essere utilizzato per segnalare la presenza dell'impianto.

Articolo 18

Chiusura, smantellamento e rimozione

1. Qualora l'impianto chiuda a seguito di verifica di incompatibilità da parte del Comune o per chiusura volontaria il sito deve essere messo in pristino, da parte del proprietario, nel rispetto delle norme vigenti ed in riferimento alla tutela ambientale.
2. Ai sensi dell'art.327 comma 4 del Regolamento di Igiene del Comune di Bologna vigente, la dismissione dei serbatoi interrati è comunicata al Comune (Settore Attività Produttive e Commerciali e Settore Ambiente ed Energia) e si realizza mediante svuotamento del contenuto, bonifica, esecuzione di prova di tenuta e certificazione gas-free e rimozione dei serbatoi. È necessario che gli stessi siano messi in sicurezza fino alla rimozione e allo smaltimento delle strutture, da eseguirsi ai sensi della normativa vigente in materia di rifiuti. Nel caso in cui le prove di tenuta eseguite non abbiano avuto esito positivo, ci si dovrà attivare secondo quanto definito nei commi successivi.
3. Al cessare dell'attività di uno o più serbatoi interrati a servizio dell'impianto, esso potrà permanere in sito per un periodo non superiore a 12 mesi, nel rispetto comunque di quanto specificato dal precedente comma.
4. Nei casi in cui la rimozione del serbatoio pregiudichi la staticità degli edifici e delle opere circostanti, esso potrà essere lasciato in loco a seguito di motivata richiesta mediante specifica perizia da parte di un tecnico abilitato, che il Comune dovrà autorizzare, come sancito dall'art. 327 comma 5 del Regolamento di Igiene vigente. In questo caso il serbatoio dovrà essere svuotato, bonificato e messo in sicurezza, potrà essere riempito con adeguato materiale solido inerte, eliminando tutte le linee di alimentazione, oppure è possibile che sia riutilizzato per lo stoccaggio di altri liquidi, a seguito di trattamento di impermeabilizzazione ed esecuzione di prove di tenuta con frequenza triennale. Resta comunque facoltà del Comune imporre la rimozione del serbatoio in caso se ne ravvisi l'inconfutabile necessità.
5. Le aree di pertinenza degli impianti di distribuzione carburanti devono essere realizzate in conformità con quanto previsto dall'art. 5.3 "Tutela della qualità delle risorse idriche sotterranee" del PTCP e dalla normativa nazionale e regionale in materia. Valgono inoltre gli stessi accorgimenti in materia di tutela del suolo e sottosuolo di cui all'art. 16.
6. Nel caso di smantellamento e rimozione di un impianto di distribuzione carburanti, devono essere rimosse tutte le attrezzature costituenti l'impianto, sopra e sotto suolo, con smaltimento delle stesse, nel rispetto della specifica normativa vigente.
7. Le attività che coinvolgono le parti fuori terra potranno essere effettuate con il titolo abilitativo previsto dal RUE.
8. **Le operazioni che coinvolgono le parti interrate o siano conseguenti alla cessazione dell'attività od alla dismissione di parte di essa, preventivamente al rilascio del titolo edilizio previsto, dovranno completare l'iter di cui ai successivi commi 9, 10 e 11 del presente articolo come prescritto ai sensi del DLgs 152/2006 e smi. Le parti interrate, se deteriorate o danneggiate, costituiscono sorgenti primarie di contaminazione che, ai sensi del DLgs 152/06, devono es-**

sere oggetto di attività di messa in sicurezza. La rimozione delle parti interrato dismesse dovrà pertanto avvenire nell'ambito delle procedure indicate dall'art. 242 del DLgs 152/06 e smi e dei criteri individuati nel testo dell'appendice V al manuale APAT "Criteri metodologici per l'applicazione dell'analisi assoluta di rischio ai siti contaminati", revisione 2 marzo 2008.

9. Dovrà essere inviata una comunicazione delle attività di dismissione a tutti gli enti competenti in materia ambientale contenente un programma di indagine ambientale preliminare atto a verificare lo stato di qualità delle matrici potenzialmente coinvolte da perdite, continue od accidentali, per lesioni dei manufatti o modalità di utilizzo non corrette degli stessi. Gli accertamenti dovranno comprendere, almeno: indagini geognostiche con campionamento di terreni al fine di verificare le condizioni litostratigrafiche locali, l'eventuale presenza e posizione della falda freatica e lo stato qualitativo delle matrici. Per verificare l'eventuale contaminazione nelle acque sotterranee, dovranno essere eseguiti almeno 2 piezometri (uno a valle ed uno a monte del sito), in caso di direzione di falda nota oppure 3 piezometri se non nota. I punti di indagine dovranno essere ubicati nelle adiacenze dell'area del parco serbatoi ed oggetto di scavo e concordati con ARPA. Essi potranno coincidere con i sondaggi da eseguirsi ai fini della caratterizzazione dei terreni. Per la scelta dei parametri da ricercare nei terreni e nelle acque si deve fare riferimento alle tabelle di pag. 5 dell'appendice V al manuale APAT "Criteri metodologici per l'applicazione dell'analisi assoluta di rischio ai siti contaminati", revisione 2 marzo 2008.
10. In caso gli esiti dell'indagine preliminare di cui sopra restituiscano valori di terreno e acque al di sotto delle CSC (concentrazioni soglia di contaminazione) di tabb. 1 e 2 dell'allegato 4 alla parte V del DLgs 152/06, sarà possibile procedere con la domanda di titolo edilizio abilitativo alla rimozione delle parti interrato. È fatto comunque obbligo di eseguire un'indagine del terreno che preveda il prelievo e l'analisi di un campione per ogni parete di scavo e dal fondo di ogni scavo. La data dei campionamenti andrà preventivamente concordata con l'ente di controllo ARPA al fine di consentirne la presenza in campo e andrà comunicata a Comune (Settore Ambiente), Provincia ed AUSL. Gli esiti analitici dovranno essere trasmessi ai medesimi enti entro 60 giorni dall'intervento di rimozione, fatti salvi, in caso di superamento delle CSC di riferimento, le tempistiche dettate dal comma 1 dell'art. 242 del DLgs 152/006 e smi e l'obbligo di attivarsi ai sensi del comma 3 del medesimo articolo, mettendo in opera le necessarie misure di sicurezza e prevenzione.
11. Nel caso in cui, invece, gli esiti dell'indagine preliminare di cui sopra restituiscano valori di terreno e acque non conformi alle CSC (concentrazioni soglia di contaminazione) di tabb. 1 e 2 dell'allegato 4 alla parte V del DLgs 152/06, è fatto l'obbligo di attivarsi ai sensi dell'art. 242, comma 3 del DLgs 152/06 e smi. La rimozione delle strutture interrato dovrà essere autorizzata ed eseguita nell'ambito del procedimento di bonifica, come rimozione di rifiuto. La caratterizzazione del sito dovrà fare riferimento ai contenuti dell'art. 249 del DLgs 152/06 e smi e dell'appendice V al manuale APAT "Criteri metodologici per l'applicazione dell'analisi assoluta di rischio ai siti contaminati", revisione 2 marzo 2008.

Capo III Disposizioni generali

Articolo 19 Istanza e autorizzazione

1. Il procedimento per l'ottenimento dell'autorizzazione per l'installazione e l'esercizio di impianti di distribuzione carburanti è attivato in base ad istanza dell'interessato presentata al Settore competente congiuntamente alla richiesta del permesso di costruire. L'autorizzazione può essere rilasciata solo a seguito della conclusione positiva del procedimento di richiesta del titolo edilizio (ai sensi del RUE vigente) e dei pareri necessari all'intervento. A lavori ultimati, è necessario presentare domanda di collaudo e può essere contestualmente presentata domanda di esercizio provvisorio per poter esercitare l'attività in attesa del sopralluogo della Commissione Collaudo.
2. L'Amministrazione comunale mette a disposizione degli interessati adeguata modulistica ed informazioni per la presentazione dell'istanza. Per quanto riguarda la documentazione necessaria per i titoli edilizi abilitativi, si rinvia a quanto previsto dal RUE e dalle DTO vigenti.
3. Salvo quanto previsto al punto 8 comma 4 della DCR n. 355/2002, come modificata con Deliberazione dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia Romagna n. 208/2009 relativamente all'esercizio provvisorio, i nuovi impianti, gli impianti totalmente ristrutturati e le parti modificate per le quali è richiesta l'autorizzazione non possono essere posti in esercizio prima dell'effettuazione, su richiesta dell'interessato al Comune competente per territorio, del collaudo da parte dell'apposita commissione costituita almeno da un dipendente comunale con le funzioni di presidente, da un rappresentante del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco competente per territorio, da un rappresentante dell'Ufficio Tecnico di Finanza - Ufficio delle Dogane competente per territorio, da un rappresentante dell'ARPA e da un rappresentante dell'AUSL.
4. E' sempre consentito, ai sensi della DCR n. 355/2002, come modificata con Deliberazione dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia Romagna n. 208/2009 l'autorizzazione all'esercizio provvisorio dell'impianto in attesa di collaudo. L'esercizio provvisorio può essere autorizzato anche nelle more di tempo che intercorrono tra la scadenza quindicennale del collaudo e l'effettuazione del rinnovo dello stesso. A questo riguardo si precisa che le disposizioni del punto 8 si applicano anche ai collaudi quindicennali, considerato che ai sensi dell'art. 1, comma 5, del DLgs 32/98 le verifiche quindicennali attengono alle medesime valutazioni sulla sicurezza sanitaria ed ambientale dei collaudi effettuati al momento della prima attivazione di un impianto.
5. Il collaudo deve essere effettuato di norma entro tre mesi dalla richiesta.
6. In applicazione alla Delibera di Giunta 121/2010, approvata il 1 febbraio 2010, degli atti di indirizzo assunti dalla Regione Emilia Romagna in relazione all'applicazione della LR 19/2008 "Norme per la riduzione del rischio sismico", nello specifico il Titolo IV della legge che si riferisce agli interventi di cui all'art. 9, comma 1; i lavori previsti dal titolo abilitativo edilizio non possono essere iniziati fino a quando non sia stata rilasciata l'autorizzazione sismica o effettuato il deposito del progetto esecutivo riguardante le strutture nei casi previsti rispettivamente dagli articoli 11 e 13 della LR 19/2008.
7. Sono esentati dall'applicazione delle disposizioni del Titolo IV della LR n. 19 del 2008 i casi individuati dall'atto di indirizzo approvato con DGR nella seduta del 1 febbraio 2010 n. 121, per gli interventi privi di rilevanza per la pubblica incolumità ai fini sismici (art. 9 commi 3 e 4 della LR 19/2008) e di varianti, riguardanti parti strutturali, che non rivestono carattere sostanziale.(art. 9 commi 1, 2 e 4 della LR 19/2008).
8. Gli orari di apertura, compreso il servizio notturno, dei turni di riposo, nonché delle ferie, sono regolati da specifica ordinanza.

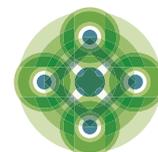
Articolo 20

Sanzioni

1. La violazione delle norme stabilite dai criteri di cui al presente provvedimento è punita con l'applicazione delle sanzioni amministrative e penali previste dalla normativa statale vigente.



Comune di Bologna



Sostenibilità
è Bologna



Piano Operativo Comunale per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante

Relazione

**Assessore Urbanistica, Edilizia privata, Ambiente,
Tutela e riqualificazione della Città storica,
Progetto candidatura UNESCO portici**
Valentina Orioli

Segretario Generale
Roberto Finardi

Direttore Settore Piani e Progetti Urbanistici
Francesco Evangelisti

testo approvato
luglio 2019

**Assessore Urbanistica, Edilizia privata, Ambiente, Tutela e riqualificazione della Città storica,
Progetto candidatura UNESCO portici**

Valentina Orioli

Tecnico progettista e responsabile del procedimento

Francesco Evangelisti

Progettazione a cura del Settore Piani e Progetti Urbanistici, u.i. Gestione urbanistica

Claudio Bolzon, Maria Grazia Fini

Contributi settoriali

Settore Ambiente e Verde

Roberto Diolaiti (direttore), Luca Bianconi, Chiara Caranti, Lara Dal Pozzo, Donatella Di Pietro, Giovanni Fini, Costanza Giardino, Stefania Gualandi, Serena Persi Paoli, Claudio Savoia, Nelvis Sovilla, Francesco Tutino, Paola Vita.

Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture

Nicola Guazzaloca, Carlo Michelacci, Giancarlo Sgubbi, Ernesto Tassillo

Area Benessere di Comunità – U.I. Salute e Tutela Ambientale

Maxia Cazzola, Marco Farina

INDICE

1 I PRESUPPOSTI	9
1.1 Premessa	9
1.2 I Criteri comunali	15
1.3 L'applicazione della normativa	16
1.4 Lo stato della rete	16
1.5 Gli strumenti di pianificazione	18
1.6 Le aree oggetto di trasformazione	18
2 I CONTENUTI	21
2.1 Contenuti e obiettivi della trasformazione	21
2.2 Percorso procedurale	21
2.3 Strumenti e modalità di attuazione	28
3 GLI ELABORATI.....	29
3.1 Norme e cartografia	29
3.2 La Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale	29
3.3 Tavola e Schede dei vincoli	30
APPENDICE.....	33
- Testo coordinato della DCR 355/2002 con le modifiche introdotte dalla Deliberazione dell'assemblea legislativa 208/2009	
- “Criteri per la localizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti, norme tecniche e procedurali per l’installazione ed il funzionamento degli stessi e per la gestione degli impianti esistenti” OdG n. 304/2012	
- Delibera di Giunta prog. n. 5/2015	
- Avviso pubblico PG n. 21257/2015	
- Delibera di Giunta prog. n. 140/2016	

POC PER LA LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI
RELAZIONE

RELAZIONE

1 I PRESUPPOSTI

1.1 Premessa

Il percorso normativo relativo agli impianti di distribuzione di carburante può aiutare a comprendere come ci sia stato fin dagli anni '80 un interesse a definire determinati criteri per la localizzazione degli impianti, portando ad oggi all'applicazione di requisiti condivisi tra i vari attori coinvolti nella realizzazione di questa specifica attività.

Il "Piano regionale per la rete di distribuzione di carburanti per autotrazione e funzioni amministrative" approvato con la **Lr n. 16/1986** imponeva il trasferimento obbligatorio, in zone idonee a tale scopo, di quegli impianti che erano incompatibili con il territorio o recanti intralcio al traffico e l'adeguamento degli strumenti urbanistici per rendere operativo lo spostamento dei distributori "incompatibili".

Dopo aver individuato gli impianti ritenuti "incompatibili" (17 nel centro storico e 42 nella periferia), con la possibilità di accorpamento, l'Amministrazione comunale ha avviato uno studio per la localizzazione di aree idonee all'installazione dei distributori, secondo determinati requisiti, che ha portato ad individuare 21 aree ove ubicarli.

Con la "Variante al Prg vigente per la localizzazione di distributori di carburante in attuazione della Legge Regionale 17 maggio 1986. n. 16" (O.d.G. n. 283/1991), le aree sono state poi ridotte a 16.

Successivamente, l'art. 18 delle Norme di attuazione (NdA) del Prg '85 disciplinava le "Zone per impianti di distribuzione carburanti in sede propria (MD e MD1)", specificando che l'installazione di nuovi impianti doveva rispettare gli specifici "Criteri" comunali.

Infatti con l'art. 2 del **D.Lgs. n. 32/1998** si stabiliva che i Comuni, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore dello stesso, dovevano individuare criteri, requisiti e caratteristiche delle aree sulle quali poter installare nuovi impianti, anche in difformità dai vigenti strumenti urbanistici al fine di consentire la razionalizzazione della rete stradale di distribuzione carburanti nonché la semplificazione del procedimento di autorizzazione di nuovi impianti su aree private. Il termine fissato originariamente per i Comuni non era stato rispettato, e con **D.Lgs. n. 346/1999** veniva stabilito un ulteriore termine di centoventi giorni per tale individuazione ridotti successivamente a sessanta giorni dalla **L. n. 496/1999**. Trascorso inutilmente detto termine di sessanta giorni, veniva previsto l'esercizio da parte della Regione del potere sostitutivo per ulteriori sessanta giorni.

La **Deliberazione del Consiglio Regionale n. 1399/2000** aveva quindi introdotto il punto 7 "Intervento sostitutivo" stabilendo che *"Fino all'approvazione da parte di ciascun Comune dei criteri, requisiti e caratteristiche delle aree sulle quali possono essere installati gli impianti stradali di distribuzione carburanti e le altre disposizioni*

inerenti la rete come previsto all'art. 2 comma 1 del D.Lgs. 32/98 così come modificato dal D.Lgs. 346/99 e dalla L. 496/99 si applica quanto segue ...omissis...".

A seguito di questa D.C.R., il Comune di Bologna ha costituito un gruppo tecnico intersettoriale per la redazione dei "Criteri per la localizzazione di nuovi impianti stradali di distribuzione dei carburanti, nonché norme tecniche e procedurali per l'installazione e il funzionamento degli stessi", approvati con OdG n. 118/2001.

Il D.Lgs. n. 32/1998, "Razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti, a norma dell'articolo 4, comma 4, lettera c), della legge 15 marzo 1997, n. 59" disciplina sia le norme per liberalizzare la distribuzione dei carburanti sia le competenze comunali e regionali.

Il Consiglio Regionale ha approvato la **delibera n. 335 dell'8 maggio 2002**, "Norme regionali di indirizzo programmatico per la razionalizzazione e l'ammodernamento della rete distributiva carburanti" contenente *"gli indirizzi per la razionalizzazione e l'ammodernamento della rete degli impianti di carburante, allo scopo di assicurare il miglioramento dell'efficienza della rete, l'aumento dell'erogato medio, l'incremento dei servizi resi all'utenza, il contenimento dei prezzi e la garanzia del pubblico servizio in coerenza con le scelte effettuate dalla Regione in materia di assetto del territorio e di tutela dell'ambiente"*.

A seguito della D.C.R. 355/2002, sono stati approvati i "Criteri per la localizzazione di nuovi impianti stradali di distribuzione dei carburanti, nonché norme tecniche e procedurali per l'installazione e il funzionamento degli stessi" con OdG n. 91/2004.

Gli effetti evidenti delle liberalizzazioni nel settore della distribuzione dei carburanti si riscontrano nelle previsioni normative introdotte dai successivi Decreti Legge.

Il **D.L. n. 112 del 25 giugno 2008**, convertito nella Legge n. 133 del 6 giugno 2008 rappresenta, in materia di liberalizzazioni, l'introduzione di un nuovo sistema normativo che indirizza verso la creazione di un mercato aperto e concorrenziale al fine di stimolare nuovi investimenti per un miglioramento della qualità dei servizi ed una gestione più efficiente e competitiva.

Il **D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012**, relativo alle disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività, ha introdotto nuovi contratti tra gestori degli impianti e compagnie petrolifere e la possibilità di vendita di altri prodotti e servizi (compresi alimenti, bevande, giornali ed altri beni di servizio), garantendo una maggiore trasparenza sui prezzi dei carburanti a vantaggio dei consumatori.

L'articolo 83-bis, comma 17 della **Legge n. 133/2008**, stabilisce che: *"Al fine di garantire il pieno rispetto delle disposizioni dell'ordinamento comunitario in materia di tutela della concorrenza e di assicurare il corretto e uniforme funzionamento del*

mercato, l'installazione e l'esercizio di un impianto di distribuzione di carburanti non possono essere subordinati alla chiusura di impianti esistenti né al rispetto di vincoli, con finalità commerciali, relativi a contingentamenti numerici, distanze minime tra impianti e tra impianti ed esercizi o superfici minime commerciali o che pongono restrizioni od obblighi circa la possibilità di offrire, nel medesimo impianto o nella stessa area, attività ed esercizi integrativi". Il comma 18 del medesimo articolo aggiunge che "Le disposizioni di cui al comma 17 costituiscono principi generali in materia di tutela della concorrenza e livelli essenziali delle prestazioni ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione", sul cui contenuto l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nella pubblicazione n. 8/2009 del 16 marzo 2009 evidenzia che "la liberalizzazione costituisce un principio generale di tutela della concorrenza". Infine, il comma 21 precisa che "Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nell'ambito dei propri poteri di programmazione del territorio, promuovono il miglioramento della rete distributiva dei carburanti e la diffusione dei carburanti eco-compatibili, secondo criteri di efficienza, adeguatezza e qualità del servizio per i cittadini, nel rispetto dei principi di non discriminazione previsti dal comma 17 e della disciplina in materia ambientale, urbanistica e di sicurezza".

La Regione Emilia-Romagna nell'ambito dei propri poteri di programmazione del territorio, ha rilevato la necessità di promuovere il miglioramento della rete distributiva dei carburanti e di imprimere un significativo ulteriore impulso alla diffusione dei carburanti eco-compatibili, secondo criteri di efficienza, adeguatezza e qualità del servizio per i cittadini, anche in considerazione degli investimenti regionali per la trasformazione dei veicoli privati a metano e a GPL.

Conseguentemente, il Consiglio Regionale ha approvato la **delibera n. 208 del 5 febbraio 2009**, "Modifiche alla delibera del Consiglio regionale 8 maggio 2002 n. 335 "Norme regionali di indirizzo programmatico per la razionalizzazione e l'ammodernamento delle rete distributiva carburanti" ", modificando profondamente la delibera n. 335/2002, in particolare:

- il punto B.6 stabilisce che: *"Per la realizzazione dei nuovi impianti si deve tener conto delle disposizioni contenute negli strumenti urbanistici, delle distanze minime previste dalle norme regolamentari dettate dall'ente proprietario della strada a tutela della sicurezza stradale, delle norme contenute nel Codice della Strada e nel relativo Regolamento, nonché delle prescrizioni fiscali e delle norme poste a tutela della salute, dell'ambiente, della pubblica incolumità e dei beni storici ed artistici";*
- il punto D.1 stabilisce che *"sono abrogati i punti 5.1 (Ambiti e zone comunali), 5.2 (Distanze minime), 5.3 (Superfici minime ambito territoriale pianura), 5.4 (Superfici minime ambito territoriale appennino) e 5.6 (Attività integrative degli impianti)";*

- il punto D.2, che sostituisce il punto relativo agli “Indici di edificabilità” stabilisce che: *“I Comuni determinano gli indici urbanistico-edilizi per la modifica o la realizzazione di impianti stradali di distribuzione carburanti, volti a favorire lo sviluppo dell’attività non-oil. Nell’individuazione delle aree per gli impianti di distribuzione carburanti, ai sensi dell’art. 30, comma 14, della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20, (Disciplina generale sulla tutela e l’uso del territorio), i Comuni tengono conto della necessità di superfici adeguate per le aree di rifornimento, di parcheggio e di sosta temporanea di automobili e autoveicoli pesanti, nonché per idonee aree verdi e per le aree dedicate alla raccolta differenziata dei rifiuti”.*

Pertanto, per la realizzazione dei nuovi impianti si deve tener conto delle disposizioni contenute negli strumenti urbanistici, eliminando il rispetto dei limiti relativi ad ambiti e zone comunali, distanze minime, superfici minime ambito territoriale e appennino, attività integrative degli impianti. Il Comune determina gli indici urbanistico-edilizi per la modifica o la realizzazione di impianti stradali di distribuzione carburanti, volti a favorire lo sviluppo dell’attività non-oil. L’individuazione delle aree per gli impianti di distribuzione carburanti è disciplinata dall’art. 30, comma 14, della L.R. n. 20/2000 attraverso un Piano Operativo comunale.

Con la delibera di Consiglio OdG n. 304/2012 del 29 ottobre 2012, è stato approvato il documento *“Criteri per la localizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti, norme tecniche e procedurali per l’installazione ed il funzionamento degli stessi e per la gestione degli impianti esistenti”*, che tiene conto di tutte le problematiche afferenti alle attività produttive, alla mobilità e all’ambiente.

Il **D.Lgs. n. 257/2016** “Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi” recepisce la direttiva per la realizzazione di infrastrutture dedicate ai combustibili alternativi, che obbliga gli Stati membri a dotarsi di un Quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi (articolo 18 “Misure per la diffusione dell’utilizzo del GNC, del GNL e dell’elettricità nel trasporto stradale”).

La Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome del 6 aprile 2017 (prot. 17/35/CR8d/C11) ha approvato le **“Linee guida per il recepimento dell’art. 18 del D.Lgs. 257/2016”**, finalizzate all’adozione di provvedimenti regionali omogenei su tutto il territorio nazionale in applicazione del D.Lgs. 257/2016. L’articolo 18 comma 1 stabilisce obblighi immediati di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica nonché di rifornimento di GNC o GNL anche in esclusiva modalità di self service nel caso di

realizzazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti e di ristrutturazione totale degli impianti di distribuzione carburanti esistenti su tutto il territorio nazionale. L'efficacia degli obblighi di cui ai commi 3 e 4 è subordinata all'emanazione di singoli provvedimenti Regionali. In considerazione del termine previsto per la presentazione dei relativi progetti, le Regioni interessate adottano i loro provvedimenti entro un termine congruo e comunque non oltre un anno dalla pubblicazione del D. Lgs. 257/2016.

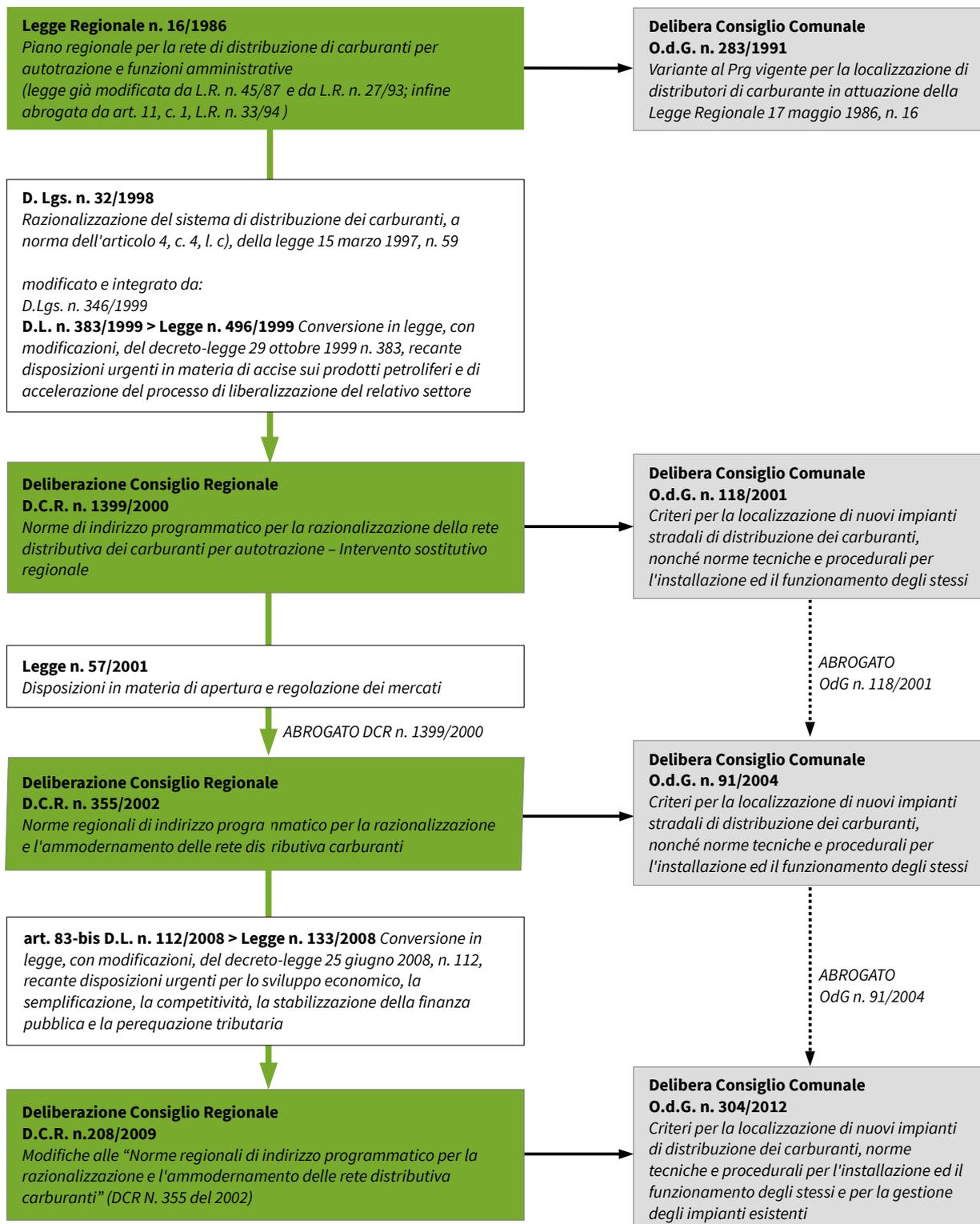
Nelle more dell'adozione o in assenza di disposizioni regionali in materia si concorda per l'applicazione immediata del solo comma 7 dell'art. 18 relativo all'apertura di nuovi impianti di distribuzione mono prodotto che erogano gas naturale, compreso il biometano, nonché di nuovi punti di ricarica di potenza elevata almeno veloce.

La **L. n. 124/2017** “Legge annuale per il mercato e la concorrenza” è una legge annuale con lo scopo di promuovere lo sviluppo della concorrenza e garantire la tutela dei consumatori in applicazione dei principi dell'Unione europea in materia di libera circolazione e apertura dei mercati. L'articolo 1 commi 98-119 contengono la materia dei carburanti.

La Regione Emilia-Romagna, per l'adozione dei provvedimenti regionali in applicazione del D.Lgs. n. 257/2016 e della L. n. 124/2017 che comporteranno la modifica dell'attuale disciplina regionale, terrà conto anche delle seguenti disposizioni di settore: il **Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 5 marzo 2018** (GU n. 64 del 17 marzo 2018) “Individuazione degli ostacoli tecnici o degli oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo di presenza di più tipologie di carburanti negli impianti di distribuzione carburanti” e l'**Accordo in Conferenza Unificata dell'8 marzo 2018** (rep. 33/CU) “Accordo, ai sensi degli articoli 4 e 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, per l'attuazione dell'articolo 1, commi 100-119 della legge 4 agosto 2017, n. 124, “Legge annuale per il mercato e la concorrenza”, in materia di carburanti” tra MiSE Regioni e Province autonome ed Enti locali, riportando, in allegato, le schede di iscrizione all'anagrafe da parte dei titolari degli impianti di distribuzione dei carburanti e le relative autocertificazioni.

Si evidenzia che tra gli obiettivi del Pums, quello generale relativo alla tutela del clima include il macro-obiettivo “riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili”, non è in contrasto con gli obiettivi del presente POC di ammodernamento e di qualificazione della rete.

POC PER LA LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI
 RELAZIONE



1.2 I Criteri comunali

OdG n. 118/2001 *“Criteri per la localizzazione di nuovi impianti stradali di distribuzione dei carburanti, nonché norme tecniche e procedurali per l’installazione e il funzionamento degli stessi”.*

Le tavole grafiche allegate ai criteri restituiscono graficamente la rete di distribuzione carburanti ad uso pubblico esistente nel territorio comunale nonché delle aree MD, MD1, MS, R5 dove il Prg '85 consente l’installazione di impianti; nelle tavole sono state evidenziate le aree pianificate ancora da autorizzare.

La materia regolata in modo specifico sia da norme dello Stato sia da norme regionali, ma anche altamente frammentata per quanto concerne i molteplici collegamenti con altre norme a valenza generale ed altresì specialistiche (quali il Codice della strada, la disciplina per la prevenzione incendi, le disposizioni di tutela delle acque), hanno suggerito di predisporre un testo che tenesse conto della interdisciplinarietà della materia.

Oggetto del provvedimento sono gli impianti di distribuzione carburanti per autotrazione, sia quelli stradali ad uso pubblico, sia quelli ad uso privato, strumentali ad attività produttive e di servizio. La disciplina di riforma parifica infatti queste due tipologie di impianti prevedendo il rispetto delle medesime norme.

Nei criteri vengono individuate invariante di tutela del territorio, di tipo urbanistico, di traffico e di tipo ambientale.

OdG n. 91/2004 *“Criteri per la localizzazione di nuovi impianti stradali di distribuzione dei carburanti, nonché norme tecniche e procedurali per l’installazione e il funzionamento degli stessi”.*

Il provvedimento di adeguamento dei Criteri si rende necessario per adeguare la normativa comunale ai contenuti di indirizzo della deliberazione del Consiglio Regionale 8 maggio 2002, n. 355 “Norme regionali di indirizzo programmatico per la razionalizzazione e l’ammodernamento della rete distributiva carburanti”, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna del 29 maggio 2002 ed abrogante la precedente Delibera del Consiglio Regionale 29 febbraio 2000, n. 1399 sulla base della quale furono definiti i sopra citati Criteri, nonché ai contenuti del Decreto del Presidente della Repubblica 24 ottobre 2003, n. 340 “Regolamento recante disciplina per la sicurezza degli impianti di distribuzione stradale di G.P.L. per autotrazione”.

OdG n. 304/2012 *“Criteri per la localizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti, norme tecniche e procedurali per l’installazione ed il funzionamento degli stessi e per la gestione degli impianti esistenti”*, documento redatto anche con il coinvolgimento delle varie Associazioni di Categoria.

Con la delibera vengono aggiornati i criteri, i requisiti e le caratteristiche delle aree e vengono determinati gli indici urbanistico-edilizi per la realizzazione dei nuovi impianti e l'ampliamento degli impianti esistenti.

Nel presente Poc d'ora in avanti sono chiamati "Criteri".

1.3 L'applicazione della normativa

In sintesi, per garantire il rispetto delle disposizioni dell'ordinamento comunitario in materia di tutela della concorrenza e per assicurare il corretto e uniforme funzionamento del mercato, l'installazione di un impianto di distribuzione di carburanti sul territorio nazionale non può essere subordinato alla chiusura di impianti esistenti né al rispetto di vincoli relativi a contingentamenti numerici o che pongono restrizioni od obblighi sulla possibilità di offrire attività integrative.

La Regione Emilia-Romagna ha quindi rilevato la necessità di promuovere il miglioramento della rete distributiva dei carburanti e di imprimere un significativo ulteriore impulso alla diffusione dei carburanti eco-compatibili. La delibera regionale n. 208/2009 che oggi disciplina la rete distributiva dei carburanti, ha modificato profondamente i contenuti della delibera precedente evidenziando l'importanza di quanto contenuto negli strumenti urbanistici.

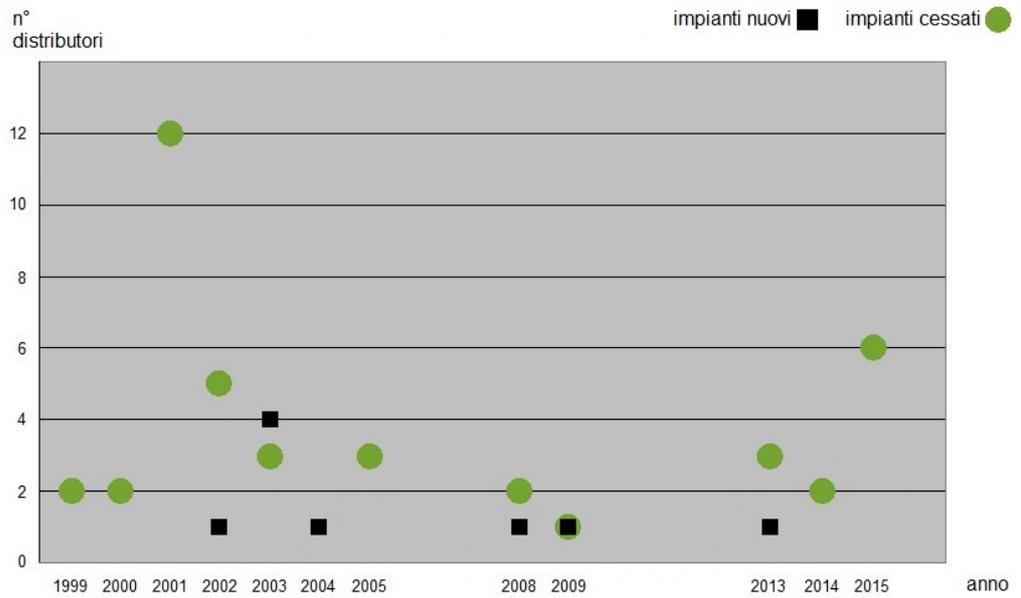
I Criteri comunali sono stati redatti recependo quanto modificato dalla delibera regionale, in particolare: eliminando la previsione delle distanze minime tra gli impianti, liberalizzando le attività integrative e consentendo ai Comuni di determinare gli indici urbanistico-edilizi per la modifica o la realizzazione di impianti stradali di distribuzione carburanti.

L'art. 32, c. 5 del Rue vigente specifica la disciplina degli impianti di distribuzione dei carburanti *"L'installazione di nuovi impianti il loro adeguamento ed altri interventi sull'esistente sono oggetto di specifici Criteri di localizzazione, tecnici e procedurali, approvati con delibera consiliare"*.

1.4 Lo stato della rete

Gli impianti di distribuzione dei carburanti sull'intero territorio comunale risultano ad oggi 102, compresi tre impianti oggetto di sospensione. Nell'ultimo ventennio è pervenuta la comunicazione di cessata attività di una quarantina di impianti mentre sono stati realizzati una decina di nuovi distributori.

POC PER LA LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI
 RELAZIONE



Gli impianti nuovi (anno del collaudo) e gli impianti cessati negli ultimi decenni



Gli impianti esistenti (attivi e sospesi) sul territorio comunale

1.5 Gli strumenti di pianificazione

L'art. 2, c. 2 dei vigenti Criteri comunali disciplina che *“Gli impianti di distribuzione carburanti ad uso pubblico possono essere installati nelle aree individuate dal Piano Operativo Comunale”*, come riportato nell'art. 30 c. 14 della L.R. 20/2000 *“Attraverso il Poc sono individuate le aree per gli impianti di distribuzione dei carburanti, ai sensi del D.Lgs. 11 febbraio 1998, n. 32”*.

L'art. 42, c. 1 del Quadro normativo del Psc disciplina infatti che *“Attraverso il Poc sono individuate le aree per gli impianti di distribuzione dei carburanti, ai sensi del D.Lgs. 32/1998”*.

In data 1 gennaio 2018 è entrata in vigore la Lr 24/2017 che reca la nuova disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio; la legge tra i suoi principi ed obiettivi indica il contenimento del consumo del suolo, il *favor* per la rigenerazione del territorio urbanizzato, la tutela e la valorizzazione del territorio nelle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche nonché dei territori agricoli.

La legge chiede ai Comuni di adeguare la pianificazione vigente avviando entro il 1 gennaio 2021 la formazione del Piano Urbanistico Generale (PUG), che sostituirà gli strumenti precedenti. Nel periodo transitorio all'avvio della nuova pianificazione è consentito adottare ed approvare varianti ai Poc vigenti così come Poc tematici diretti alla pianificazione di specifiche tipologie di insediamento (cfr. Circolare regionale con le Prime Indicazioni applicative della nuova Legge urbanistica 24/2017).

Per coerenza con quanto dispone la legge regionale sui Piani Attuativi approvati nel periodo transitorio, laddove richiede di inserire, a pena di decadenza, previsioni per l'immediato avvio degli interventi, anche nel presente Poc – attuabile con interventi diretti - si è prevista l'obbligatorietà di presentazione dei titoli per la realizzazione degli impianti di distribuzione carburante nel termine di 3 anni dall'entrata in vigore dello strumento medesimo.

1.6 Le aree oggetto di trasformazione

Ogni singola area ha un'estensione compresa tra 3.000 e 8.000 mq (per un totale di circa 64.000 mq). In considerazione della dimensione delle singole aree, poiché si tratta di interventi che completano l'infrastrutturazione in essere, ovvero di attività complementari al servizio della circolazione stradale, tali realizzazioni non sono gravate da ulteriori opere relative al sistema delle dotazioni territoriali o ad infrastrutture per l'urbanizzazione.

Pertanto, poiché viene richiesta la monetizzazione delle dotazioni territoriali dovute (parcheggi pubblici e verde pubblico) in luogo del reperimento e della cessione

delle stesse, nelle Norme del presente Poc – come già riportato nei Criteri – si fa riferimento alla superficie fondiaria (Sf) e non quella territoriale (St).

2 I CONTENUTI

2.1 Contenuti e obiettivi della trasformazione

L'Amministrazione comunale, in coerenza con le linee programmatiche di mandato, intende promuovere il miglioramento della rete distributiva dei carburanti attraverso l'elaborazione di uno specifico Piano per la localizzazione degli impianti di distribuzione dei carburanti ed una maggiore diffusione di quelli eco-compatibili, attuando gli indirizzi del Psc in coerenza con le indicazioni della Valsat, anche con la volontà di contribuire al rilancio di investimenti diffusi sul territorio.

L'installazione e l'esercizio di impianti di distribuzione di carburanti è un'attività esercitabile sulla base di un'autorizzazione comunale, la scelta di procedere all'individuazione delle aree per l'insediamento di detti impianti attraverso un Poc, nasce dalle numerose esigenze che nel tempo si sono manifestate e dalla conseguente necessità di adattarle con quelle della programmazione del territorio senza trascurare le conseguenze delle localizzazioni sull'ambiente.

L'individuazione tramite Poc consente di identificare, tramite la Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Valsat), le possibili conseguenze ambientali delle localizzazioni comprensive dell'effetto cumulato nell'arco temporale di validità del Poc, e di inserire le misure idonee per impedirle, mitigarle o compensarle, assicurando che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile.

Il Comune di Bologna, con delibera di Consiglio OdG n. 304/2012 del 29 ottobre 2012, ha approvato i *“Criteri per la localizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti, norme tecniche e procedurali per l'installazione ed il funzionamento degli stessi e per la gestione degli impianti esistenti”*, dando attuazione a quanto stabilito dalla Regione con la delibera n. 208 del 5 febbraio 2009, che ha modificato la delibera del Consiglio regionale 8 maggio 2002 n. 335 *“Norme regionali di indirizzo programmatico per la razionalizzazione e l'ammodernamento delle rete distributiva carburanti”*.

2.2 Percorso procedurale

In data 20 gennaio 2015 la delibera di Giunta prog. n. 5/2015 ha approvato lo schema di *“Avviso pubblico per la raccolta e selezione di manifestazioni di interesse*

degli interventi da programmare nel Piano Operativo Comunale sulla localizzazione degli impianti di distribuzione carburante ad uso pubblico (Poc) ai sensi dell'art. 30, comma 10, della LR 20/2000".

In data 29 gennaio 2015 è stato pubblicato l'avviso - protocollato con PG n. 21257/2015 del 27 gennaio 2015 - riportante la scadenza della presentazione delle manifestazioni, corredate dalla documentazione richiesta, entro il 30 marzo 2015.

Sono pervenute **ventuno** manifestazioni.

n.	PG	via	ambito
1	81156/2015	via Galeazzo Marescotti	agricolo di rilievo paesaggistico
2	86080/2015	viale Europa (angolo via Calamosco)	agricolo di rilievo paesaggistico
3	86090/2015	viale Europa (angolo via S.Nicolò di Villola)	agricolo di rilievo paesaggistico
4	87942/2015	via Andrea Costa (angolo via della Certosa)	consolidato di qualificazione diffusa misto
5	87959/2015	viale Alcide De Gasperi	agricolo di rilievo paesaggistico
6	88299/2015	via Rivani	pianificato consolidato per infrastrutture
7	88476/2015	via Marco Emilio Lepido	agricolo di rilievo paesaggistico
8	88495/2015	viale Alcide De Gasperi	agricolo di rilievo paesaggistico
9	88502/2015	via Galeazzo Marescotti	agricolo di rilievo paesaggistico
10	88552/2015	Tangenziale Casal-S. Lazzaro (prima uscita 5)	pianificato consolidato per infrastrutture
11	88611/2015	via Enrico Mattei	per i nuovi insediamenti misto
12	88695/2015	via Gastone Piccinini	agricolo di rilievo paesaggistico
13	88739/2015	via Enrico Mattei	pianificato consolidato per infrastrutture
14	88798/2015	rotonda Aristide Faccioli	di valore naturale e ambientale
15	88815/2015	via San Donato (angolo via Cadriano)	agricolo di rilievo paesaggistico
16	88822/2015	via San Donato (angolo via S.Nicolò di Villola)	agricolo di rilievo paesaggistico
17	88841/2015	Tangenziale S. Lazzaro-Casal (dopo uscita 5)	pianificato consolidato per infrastrutture
18	88846/2015	<i>no via</i> (vicino rotonda G. S. Degli Arienti)	per i nuovi insediamenti misto
19	88854/2015	via dell'Arcoveggio	agricolo di rilievo paesaggistico
20	88881/2015	<i>no via</i> viale Europa (vicino multisala)	agricolo di rilievo paesaggistico
21	88986/2015	via Cristoforo Colombo	agricolo di rilievo paesaggistico

L'articolo 3 dei Criteri "Ripartizione del territorio comunale" individua gli ambiti del Psc nei quali non può essere installato un nuovo impianto di distribuzione carburanti, le stesse esclusioni vengono considerate nell'avviso pubblico con l'aggiunta dell'ambito storico - tessuto compatto.

Una manifestazione (n. 14) non è stata avviata all'ulteriore fase di valutazione poiché l'intervento proposto ricade in "Ambito di valore naturale e ambientale", quindi non rientrando tra gli ambiti per i quali è previsto l'insediamento di attività per la distribuzione di carburanti, non ha i requisiti per la presentazione.

Prima fase

Per le restanti **venti** manifestazioni, è stata verificata la completezza della documentazione.

Due manifestazioni (n. 10 e 17) la cui localizzazione proposta è in fregio alla Tangenziale, non hanno presentato l'assenso dell'Ente Gestore della Tangenziale di Bologna; poiché la documentazione richiesta non è pervenuta entro il termine disposto, è stato concluso l'esame delle due manifestazioni con la loro archiviazione.

Seconda fase

Per la successiva fase di verifica sui contenuti dei documenti e la congruenza con i Criteri, sono state quindi valutate le **diciotto** manifestazioni con documentazione completa.

Le proposte devono risultare aderenti ai "Criteri per la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti, norme tecniche e procedurali per l'installazione ed il funzionamento degli stessi e per la gestione degli impianti esistenti".

Le proposte in aree soggette a Tutela devono tenere conto delle modalità di tutela previste dal Quadro normativo del Psc agli articoli 11, 12, 13 e 14, come precisato dagli articoli 4 e 5 e devono risultare conformi ai vincoli territoriali di cui all'articolo 15 del Quadro Normativo del Psc.

Le proposte non aderenti ai "Criteri per la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione dei carburanti, norme tecniche e procedurali per l'installazione ed il funzionamento degli stessi e per la gestione degli impianti esistenti" sono risultate **quattro** e sono state escluse.

- Due proposte (n. 5 e 8) non sono conformi all'articolo 4 comma 1, poiché l'area di localizzazione dell'impianto è soggetta alla tutela "Zona di particolare interesse paesaggistico-ambientale" per la quale la Tavola dei Vincoli, approvata con delibera di Consiglio Comunale PG n. 78255/15, rinvia, per le modalità di tutela all'art. 7.3 del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, che ammette nuova costruzione solo per le

“Infrastrutture e impianti di pubblica utilità” alle quali non è riconducibile l'impianto di distribuzione carburante.

- Una proposta (n. 4) non è conforme all'articolo 5 comma 6 che dispone *“Non è consentita l'installazione di impianti di distribuzione carburanti nelle aree poste a distanza inferiore a m 100 da scuole ed ospedali, definiti ricettori sensibili ai sensi della Classificazione acustica del territorio comunale approvata dal Consiglio comunale il 29 gennaio 2010 con OdG n. 42”*, poiché un'attrezzatura scolastica, cartograficamente individuata come “scuola di proprietà pubblica e uso pubblico” nella Tavola della “Disciplina dei materiali urbani e classificazione del territorio” del Rue, risulta localizzata a distanza inferiore di 100 metri dalla localizzazione proposta.
- Una proposta (n. 20) non è conforme all'articolo 10 comma 5 che dispone *“Gli accessi agli impianti collocati all'interno di aree comprendenti altre attività non rientranti tra i servizi all'utenza devono essere fisicamente separati e non interferire con queste”*; l'accesso all'impianto non è dedicato, ma è previsto dal parcheggio pertinenziale dell'adiacente multisala.

La delibera di Giunta prog. n. 140/2016 del 26 aprile 2016 ha confermato che **quattordici** proposte saranno sottoposte al Consiglio Comunale competente all'approvazione del Poc. Si precisa che la localizzazione degli impianti di distribuzione carburanti attraverso il Poc consente di identificare tramite la Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Valsat), le possibili conseguenze sull'ambiente e sul territorio delle localizzazioni e, conseguentemente, prevedere misure idonee per impedirle, mitigarle o compensarle, assicurando che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile.

Sempre in base alla stessa delibera, nel Poc saranno inserite, tra le 14 proposte rimanenti, quelle che risulteranno più idonee a soddisfare gli obiettivi e gli standard di qualità urbana ed ecologico ambientale definiti dal Psc; inoltre *“si terrà conto degli effetti significativi su ambiente e territorio che possono derivare dall'insediamento delle proposte pervenute, proponendo l'esclusione di quelle che comportino rilevanti impatti sul suolo ove i distributori verranno insediati al fine, altresì, di contenere la riduzione di superficie agricola e non limitare la futura pianificazione complessiva nel rispetto di obiettivi di qualità ecologica, sociale, ambientale, della morfologia urbana e del sistema dei servizi”*.

Terza fase

Sono state quindi valutate quattordici manifestazioni per la redazione del Piano Operativo Comunale.

A seguito dello svolgimento di incontri con i proponenti, sono stati anticipati i contenuti di una comunicazione per la richiesta di integrazioni.

Sono state evidenziate alcune criticità (zona di ricarica della falda; presenza di alberi/arbusti di rilievo; piantate storiche; assenza fognatura nera-mista) ma anche alcune problematiche puntuali, chiedendo di approfondire meglio gli elementi per individuare le misure di sostenibilità e superare le criticità.

Inoltre, è stato richiesto lo Studio sismico di III livello. L'area dell'intervento ricade all'interno del "Sistema delle aree suscettibili di effetti locali". Nelle more dell'approvazione della Microzonazione sismica (II° livello di approfondimento - analisi semplificata DGR 2193/2015) condotta in sede di pianificazione comunale (Psc), tutte le trasformazioni urbanistiche attuate mediante Poc devono essere accompagnate da analisi approfondite di risposta sismica locale (III° livello di approfondimento - analisi approfondita DGR 2193/2015).

Non è stato richiesto di procedere con gli ulteriori approfondimenti in relazione alla proposta n. 18 in quanto la stessa è prevista distante da assi viari già esistenti quindi la realizzazione dell'impianto e del sistema di accessibilità in mancanza di un disegno urbanistico complessivo, creerebbe vincoli alla pianificazione dell'Ambito.

Analogamente si è fatto per la proposta (n. 19) che interferisce con il disegno del parco per il completamento della fascia boscata V23 (nuova area a sud della fascia boscata di via dell'Arcoveggio V5) del progetto del "Potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna".

Al termine della scadenza, dieci proposte hanno trasmesso le integrazioni richieste (n. 1, 2, 3, 7, 9, 11, 12, 15, 16 e 21), due proposte (n. 6 e 13) sono state rinunciate. Inoltre, una proposta (n. 5) che era stata già esclusa con la Delibera di Giunta OdG n. 140/2016 ha presentato istanza di riesame ed è stata inserita nel presente Poc - il proponente aveva già avviato l'iter per attuare le specifiche indicazioni normative del Prg '85 per la zona MD De Gasperi che l'art. 11 delle Norme del Poc approvato con deliberazione OdG 144 del 4/5/2009 consentiva di realizzare nel quinquennio di validità dello strumento urbanistico, non concluso per alcune interferenze in tema di accessibilità - poiché con il nuovo progetto presentato risultano superate le interferenze precedentemente individuate relativamente all'accessibilità dell'intervento.

Pertanto, l'elaborazione del Poc ha previsto l'inserimento di undici proposte (n. 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 12, 15, 16 e 21) di seguito rinominate:

- via M. E. Lepido
- viale A. De Gasperi
- via G. Piccinini
- via C. Colombo

- via San Donato (angolo via Cadriano)
- viale Europa (angolo via San Nicolò di Villola)
- viale Europa (angolo via Calamosco)
- via San Donato (angolo via San Nicolò di Villola)
- via E. Mattei
- via G. Marescotti
- via G. Marescotti (angolo via Villanova)

Con l'avvio della procedura di adozione dello strumento urbanistico, si è provveduto a richiedere il parere dei Quartieri competenti per territorio ai sensi del Regolamento sul Decentramento: parere Quartiere Borgo Panigale – Reno PG n. 434566/2017; parere Quartiere Navile PG n. 442943/2017; parere Quartiere San Donato - San Vitale PG n. 438049/2017.

I Quartieri hanno espresso parere favorevole condizionato dal rigetto di alcune localizzazioni.

Il Quartiere Borgo Panigale – Reno ha chiesto di rigettare la localizzazione n. 7 sulla base di *“eventuali conseguenze ambientali o di sicurezza della circolazione stradale derivanti dall’interazione delle localizzazioni con altre attività insediate/insediabili ed in particolare la suscettibilità ambientale dell’area”*.

Il Quartiere Navile, nel chiedere il rigetto della localizzazione n. 21, ha evidenziato che *“è comunque corretto pensare di superare impianti obsoleti in prossimità del tessuto urbano più densamente abitato, favorendo impianti moderni con una offerta di carburanti più ecocompatibili. Mentre la localizzazione in via G. Piccinini è accoglibile solo se vengono recepite determinate prescrizioni, quella di via C. Colombo presenta maggiori criticità e viene rigettata”*.

Il Quartiere San Donato – San Vitale, nel chiedere il rigetto delle localizzazioni n. 2-3-11-15-16, ha evidenziato che *“la salvaguardia della destinazione agricola dei suoli e la conservazione della relativa vocazione naturalistica rappresentano un obiettivo di primaria importanza per il legislatore. Al fine di preservare i suoli agricoli e rurali per la loro funzione di riequilibrio ecologico e ambientale, appare opportuno estendere la valutazione degli effetti conseguenti alla localizzazione degli impianti alla natura dei terreni coinvolti realizzando una pianificazione dell'uso e consumo del territorio improntata alla tutela dello stesso e alla salvaguardia della ruralità”*. Alcune criticità ritenute insuperabili -cuneo agricolo periurbano, area agricola di pregio / siepe alberata, piantata storica, alberature pubbliche - comportano il rigetto di cinque proposte; solo le due proposte di via Marescotti non presentano tali criticità e sono accoglibili.

Il parere dei Quartieri, laddove circostanziato e basato su fatti oggettivi e coerenti con i Criteri che regolamentano a livello comunale l’insediamento, è stato tradotto

in prescrizioni da inserire nei titoli abilitativi.

Per altri elementi (come il rispetto della visibilità di ville storiche adiacenti) si è verificato il rispetto della istruttoria tecnica già svolta nel rispetto dei Criteri 2012, così come le perplessità sollevate sull'insediamento di impianti in Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico potranno essere prese in considerazione solo con una modifica dei Criteri 2012, tenendo tuttavia presente che la giurisprudenza è costante nel ritenere che gli impianti possano essere localizzati anche in ambiti agricoli.

Successivamente al parere dei Quartieri sono comunque intervenute alcune rinunce e modifiche.

La proposta di via Piccinini (n. 12) è stata oggetto di rinuncia, essendo venuto meno l'interesse da parte del proponente.

La proposta di viale Europa angolo via S. Nicolò di Villola (n. 3) è stata oggetto di rinuncia a seguito di una modifica nei contenuti progettuali della proposta di viale Europa angolo via Calamosco (n. 2), con un aumento della superficie fondiaria e della superficie utile massima.

La proposta di via San Donato angolo via S. Nicolò di Villola (n. 16) è stata oggetto di rinuncia ma il proponente ha nel contempo chiesto di inserire una nuova localizzazione in territorio consolidato, che potrà essere valutata presentando una puntuale osservazione in fase di deposito dello strumento adottato. Anche se la nuova localizzazione ricade all'interno di un ambito consolidato pianificato misto, e nonostante l'attuazione di uno strumento urbanistico di carattere preventivo, allo stato attuale è stata manifestata l'esigenza di integrare i servizi esistenti con la realizzazione di un nuovo distributore di carburante; si tratterebbe di un intervento che completerebbe l'infrastrutturazione in essere all'interno di un lotto già dedicato esclusivamente alla funzione commerciale.

Inoltre, la proposta di via San Donato angolo via Cadriano (n. 15) è stata esclusa perché interferisce con il progetto definitivo del "Potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna" la cui Validazione Tecnica è in corso da parte della Concedente Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il progetto è già stato peraltro trasmesso agli Enti in funzione della indicenda Conferenza dei Servizi Ministeriale. Nello specifico, una frazione della particella catastale in cui ricade la localizzazione è stata oggetto di comunicazione di esproprio, come riportato nel relativo piano particellare.

Ad oggi, l'elaborazione del POC prevede l'inserimento di sette proposte di seguito rinominate:

- V-1 via M. E. Lepido
- V-2 viale A. De Gasperi
- V-3 via C. Colombo

- V-4 viale Europa
- V-5 via E. Mattei
- V-6 via G. Marescotti
- V-7 via G. Marescotti (angolo via Villanova)



2.3 Strumenti e modalità di attuazione

Gli interventi inseriti nel Poc saranno attuati con intervento diretto ai sensi del Rue vigente. L'autorizzazione per l'installazione e l'esercizio di impianti di distribuzione carburanti può essere rilasciata solo a seguito della conclusione positiva del procedimento di richiesta del titolo edilizio.

3 GLI ELABORATI

Il presente Piano Operativo Comunale è costituito dai seguenti documenti:

- Relazione,
- Norme,
- Tavola aree oggetto di intervento
- Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale,
- Studio geologico e sismico,
- Schede dei vincoli,
- Tavola dei vincoli.

Vista la tipologia degli interventi del presente Poc, non è stata rilevata la necessità di redigere né la “Relazione sulla fattibilità economica e finanziaria e Cronoprogramma” né il “Documento programmatico per la qualità urbana”.

3.1 Norme e Cartografia

Le Norme tecniche di attuazione che regolano l’attuazione del Piano sono organizzate in due parti: “Disposizioni generali” e “Interventi edilizi e urbanistici”.

Le “Disposizioni generali” definiscono la natura e gli obiettivi del Poc, l’efficacia delle sue disposizioni e le sue modifiche, il coordinamento con altri strumenti di pianificazione o di programmazione.

Gli “Interventi edilizi e urbanistici” contengono la delimitazione e l’inquadramento urbanistico, le destinazioni d’uso ed i carichi insediativi massimi consentiti, le dotazioni territoriali ed ecologico-ambientali.

3.2 La Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale

La Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat), come previsto all’articolo 5 della Lr 20/2000, è finalizzata a valutare le ricadute più significative su ambiente e territorio che possono derivare dall’attuazione del piano a cui si accompagna. La Valsat individua, descrive e valuta i potenziali effetti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle

possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio, degli scenari di riferimento e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti.

Con il Psc è stato impostato e avviato un percorso di integrazione delle questioni ambientali nel processo di pianificazione che, come già anticipato nella Valsat dello stesso Psc, non si esaurisce con l'approvazione del piano ma prosegue attraverso il monitoraggio dei suoi effetti e la valutazione degli strumenti di attuazione successivi.

Il rispetto degli indirizzi del Psc attraverso il Poc è quindi condizionata alla verifica del rispetto delle condizioni e delle misure per la sostenibilità delineate nella Valsat del Piano strutturale comunale. La maggiore definizione delle scelte in fase operativa permette di stimare anche gli effetti locali di ciascuna previsione, in riferimento alle caratteristiche peculiari del territorio interessato e alle dotazioni ambientali e infrastrutturali conseguenti alla specifica trasformazione.

3.3 Tavole e schede dei vincoli

Le modifiche introdotte dall'articolo 51 della Lr 15/2013 comportano anche la modifica dell'articolo 19 della Lr 20/2000 relativo alla Carta unica del territorio.

Il Psc approvato integrato dal Rue e dal Poc, corredato dalla "Tavola dei vincoli" e dalla "Scheda dei vincoli" -costituisce la Carta unica del territorio comunale, recependo e coordinando integralmente le prescrizioni relative alla regolazione dell'uso del suolo e delle sue risorse ed i vincoli territoriali, paesaggistici ed ambientali che derivano dai piani sovraordinati, da singoli provvedimenti amministrativi e da previsioni legislative.

Nella "Tavola dei vincoli" sono rappresentati tutti i vincoli e le prescrizioni che precludono, limitano o condizionano l'uso o la trasformazione del territorio; nella "Scheda dei vincoli" per ogni tutela e vincolo sono riportati i riferimenti normativi e la relativa rappresentazione grafica.

Con Delibera del Consiglio Comunale n. 200 del 13 aprile 2015 sono state aggiornate la Tavola dei vincoli e le relative Schede dei vincoli.

I suddetti elaborati, riportati nella presente variante in quanto parte costitutiva, sono estesi a tutto il territorio per quanto riguarda le "Schede dei vincoli" mentre si limitano agli ambiti territoriali cui si riferiscono le previsioni in oggetto, per quanto riguarda la "Tavola dei vincoli" (8 serie di tavole tematiche in scala 1:5.000 dei quadranti interessati dalle trasformazioni previste).