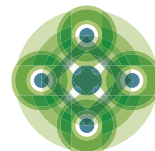




Comune di Bologna



Sostenibilità
è **Bologna**

PIANO OPERATIVO COMUNALE PER LA LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTE

RELAZIONE DI CONTRODEDUZIONI

**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

documento firmato digitalmente

Nel periodo di deposito degli elaborati del Piano Operativo Comunale per la localizzazione degli impianti di distribuzione carburante, adottato con OdG n. 315 dell'11 giugno 2018, **sono pervenute 11 osservazioni**, di seguito riassunte, relativamente alle quali sono state formulate le controdeduzioni.

- PG n. 306593/2018 FAIB Confesercenti Bologna, pervenuta il 17 luglio 2018
- PG n. 315197/2018 avv. Mastragostino (SAICA srl), pervenuta il 24 luglio 2018
- PG n. 325844/2018 MATE Soc. Coop. (procura Carburanti 3.0 srl), pervenuta il 30 luglio 2018 (duplicato)
- PG n. 328174/2018 Rag. Elio Laghi srl, pervenuta il 2 agosto 2018
- PG n. 332508/2018 MATE Soc. Coop. (procura Carburanti 3.0 srl), pervenuta il 3 agosto 2018
- PG n. 336360/2018 Q-PROJECT Srl (procura Ditta Kuwait Petroleum Italia SpA), pervenuta il 9 agosto 2018
- PG n. 339513/2018 Geco srl e GD srl, pervenuta il 13 agosto 2018
- PG n. 346764/2018 Tugnoli Alfredo, Anna Rosa e Simonetta, pervenuta il 22 agosto 2018
- PG n. 350801/2018 Di.Stra.Gas – Associazione Nazionale Distributori Nazionali GPL per Autotrazione, pervenuta il 24 agosto 2018
- PG n. 350843/2018 Di.Stra.Gas, pervenuta il 24 agosto 2018 (duplicato)
- PG n. 352041/2018 Eni SpA, pervenuta il 27 agosto 2018
- PG n. 352132/2018 Eni SpA, pervenuta il 27 agosto 2018
- PG n. 352905/2018 FIGISC Federazione Gestori Impianti Stradali Carburanti – Confcommercio Ascom Bologna, pervenuta il 28 agosto 2018 (fuori termine)

In data 17 luglio 2018 con PG n. 306593/2018, FAIB Confesercenti di Bologna ha presentato la seguente osservazione.

Considerato che:

- il Poc è in contraddizione con gli obiettivi del Pums, che prevede una riduzione del traffico veicolare del 20% entro il 2020.
- negli ultimi anni si sono verificati la chiusura di molti punti vendita ed il potenziamento merceologico di impianti esistenti, la prolungata e consistente riduzione dei consumi di carburanti ed una situazione di forte sofferenza degli imprenditori del settore; la realizzazione di nuovi impianti porterebbe alla chiusura di numerosi impianti.

È stata formulata la seguente domanda:

1. si propone che il Poc venga modificato nel senso di non prevedere la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti che sarebbero inutili e dannosi per l'attuale rete distributiva.

Non è stata accolta l'osservazione in quanto la volontà dell'Amministrazione è quella di concludere la procedura relativa all'approvazione del presente strumento urbanistico, in relazione agli obiettivi di ammodernamento e di riqualificazione della rete e non ostacolando l'attività d'impresa, potendo con tale strumento

urbanistico valutare la sostenibilità ambientale e territoriale.

Si precisa 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”, che non è in contrasto con gli obiettivi del presente Poc di ammodernamento e di riqualificazione della rete.

In data 24 luglio 2018 con PG n. 315197/2018, avv. Mastragostino (SAICA srl) ha presentato la seguente osservazione.

Considerato che:

- SAICA srl è proprietaria dell’impianto di distribuzione carburante (insegna IP Api-TotalErg) con attività integrative (autolavaggio e ristorante) localizzato in via C. Colombo n. 201, posto sullo stesso asse viario e medesima direzione di marcia della localizzazione “V-3 via C. Colombo”, che interessa un’area già ampiamente servita.
- per la localizzazione si rilevano le seguenti criticità: ricadute ambientali (impatto acustico dovuto all’abbattimento del terrapieno con barriera arborea, impatto ambientale); traffico e sicurezza stradale. Inoltre, non sono indicate le corsie di accelerazione e decelerazione, non rispettando i Criteri.
- poiché la valutazione di eventuali soluzioni dell’intervento si pospone ad una fase successiva relativa al rilascio del titolo edilizio, si determina la violazione e la vanificazione dei Criteri e degli obiettivi perseguiti con la Valsat.

È stata formulata la seguente domanda:

1. si chiede lo stralcio della localizzazione di via C. Colombo in quanto inammissibile per contrasto con i Criteri, con le regole di sicurezza della circolazione stradale e per la sua non sostenibilità ambientale.

Non è stata accolta l’osservazione in quanto la localizzazione “V-3 via C. Colombo” non è in contrasto con i Criteri.

Successivamente all’adozione della Delibera di Giunta n. 140/2016, il Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture ha fornito un ulteriore contributo il 22 febbraio 2017: *“con riferimento alle postazioni 7, 11, 13, 15, 16 e 21, verificate le caratteristiche proprie dello stato dei luoghi in relazione alla classificazione stradale e sentito nell’ambito dell’approfondimento istruttorio l’U.I. Piani Sistemi e Progetti ai fini di una migliore comparazione della classificazione del vigente PGTU con l’attuale Regolamento Viario, stante l’opportunità di definire dei criteri di valutazione corrispondenti alla natura dei luoghi ed agli elementi caratteristici della viabilità interessata, considerato che trattasi di strade interquartiere mentre la norma espressa nelle disposizioni speciali contenute nell’Allegato “A” alla Delibera di Consiglio OdG 91 del 26.04.2004 PG n. 53184/2004, recante “Criteri per la localizzazione di nuovi impianti stradali di distribuzione dei carburanti, nonché norme tecniche e procedurali per l’installazione ed il funzionamento degli stessi”, si riferisce espressamente a strade di scorrimento si ritiene che tali postazioni risultano idonee”.*

Pertanto, la localizzazione di via C. Colombo risulta idonea e non devono più essere previste le corsie di accelerazione e decelerazione.

La localizzazione è stata ritenuta comunque idonea perché l'aspetto relativo agli accessi sarà trattato in fase di verifica del titolo edilizio. I criteri risultano onnicomprensivi della materia, dalla pianificazione, all'attuazione, al collaudo e alla bonifica/cessazione degli impianti. L'articolo relativo agli accessi fa parte della fase attuativa dell'intervento, pertanto non è stato considerato condizionante nella fase di individuazione delle localizzazioni.

In data 3 agosto 2018 con PG n. 325844/2018, MATE Soc. Coop. (procura Carburanti 3.0 srl) ha presentato un'osservazione i cui contenuti sono i medesimi di quella protocollata con PG n. 332508/2018, a parte un'ulteriore lettera di trasmissione.

In data 2 agosto 2018 con PG n. 328174/2018, Rag. Elio Laghi srl ha presentato la seguente osservazione.

Considerato che:

- la società Rag. Elio Laghi srl è proponente della localizzazione "V-6 via Marescotti"
- il paragrafo "Verde" del capitolo "Misure di sostenibilità" della Valsat prescrive che *"Al fine di ridurre l'impatto sul verde esistente e sull'area agricola circostante, si prescrive la realizzazione di una fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 10 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica"*
- dovendo rispettare le distanze di sicurezza interne tra i vari punti pericolosi degli impianti e ricavare ampi spazi di manovra per l'accostamento dell'autocisterna GPL al serbatoio, il reperimento di un'area verde di profondità di 10 m comprometterebbe la possibilità di realizzare un impianto in sicurezza con una buona viabilità interna completa di spazi di manovra degli automezzi. Inoltre, risulterebbe limitata la visibilità degli automobilisti che transitano sulla strada comunale e che accedono/escono dall'impianto.
- l'articolo 6 dei Criteri disciplina che: *"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)"*.

È stata formulata la seguente proposta:

1. la riduzione della larghezza dell'area verde da 10 m a 6,50 m e l'arretramento dal confine stradale di 10 m lungo i fianchi dell'impianto carburanti, per consentire una buona viabilità interna e non pregiudicare la

sicurezza stradale.

Viste le tre osservazioni pervenute **PG n. 328174/2018, PG n. 336360/2018 e PG n. 346764/2018** (localizzazioni V-6, V-4, V-2), emerge che la realizzazione di un impianto deve tenere conto del rispetto delle distanze interne di sicurezza, degli adeguati spazi di sosta e di manovra degli automezzi, di una corretta circolazione interna e di una completa visibilità degli automobilisti che transitano sulla strada e che accedono/escono dall'impianto. L'estensione della fascia verde sui lotti di intervento con determinate superfici inciderebbe sul tema della sicurezza interna dell'impianto e della sicurezza stradale.

Pertanto, è stato valutato di aggiornare la componente "Verde" della Valsat in funzione della superficie fondiaria (Sf) delle sette localizzazioni inserite nel Poc, individuando tre range:

- Range " $Sf \geq 7.000 \text{ mq}$ ": fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 10 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica.
- Range " $3.000 \leq Sf < 7.000 \text{ mq}$ ": fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 7,5 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica.
- Range " $Sf < 3.000 \text{ mq}$ ": valutazione della compensazione da applicare (nel presente Poc è stata individuata la compensazione per la localizzazione V-2 viale A. De Gasperi).

È stata accolta in parte l'osservazione, prescrivendo una fascia verde di 7,50 m.

Relativamente alla richiesta di arretramento dal confine stradale lungo i fianchi dell'impianto carburanti, tenendo conto della profondità delle corsie di accesso e di uscita ossia dell'area dello spartitraffico (disciplinato dall'art. 8 c. 9 dei Criteri), le piantagioni dovranno essere impiantate oltre tale profondità.

Poiché si rileva la necessità del rispetto di una completa visibilità degli automobilisti che transitano sulla strada e che accedono/escono dall'impianto, le piantagioni non dovranno ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione, quindi quanto richiesto sopra per le piantagioni interessa tutte le localizzazioni oggetto del presente Poc.

In data 30 luglio 2018 con PG n. 332508/2018, MATE Soc. Coop. (procura Carburanti 3.0 srl) ha presentato la seguente osservazione.

Considerato che:

- la società Carburanti 3.0 srl è proponente della localizzazione "V-7 via Marescotti (angolo via Villanova)"
- il rispetto della fascia di rispetto di 20 m della condotta Snam e della fascia verde di 10 m prescritta dalla Valsat comportano una notevole riduzione della superficie utilizzabile da 8.000 mq a circa 6.200 mq. Confermando la posizione dei due accessi, escludendo l'autolavaggio e realizzando un impianto GNC, verrebbe modificata la perimetrazione della localizzazione per poter includere la fascia verde.

È stata formulata la seguente osservazione:

1. è necessario ridurre la fascia verde di 5 m e si propone in alternativa di crearla a proprie spese al di fuori del perimetro della localizzazione.
2. è necessario modificare la conformazione dell'area per poter includere la fascia verde. Si allega elaborato con la nuova perimetrazione proposta.

Non è stata accolta l'osservazione per quanto riguarda il punto 1, preferendo accogliere quanto riportato al punto 2, per non aumentare l'estensione dell'area d'intervento, in questo caso già di 8.000 mq.

È stata accolta l'osservazione per quanto riguarda il punto 2, aggiornando il perimetro della localizzazione, che continua a ricadere all'interno della medesima particella catastale. Pertanto, dovrà essere mantenuta la fascia verde di 10 m all'interno dell'area.

In data 9 agosto 2018 con PG n. 336360/2018, Q-PROJECT Srl (procura Ditta Kuwait Petroleum Italia SpA) ha presentato la seguente osservazione.

Considerato che:

- la Ditta Kuwait Petroleum Italia SpA è proponente della localizzazione "V-4 viale Europa"
- il paragrafo "Verde" del capitolo "Misure di sostenibilità" della Valsat prescrive che *"Al fine di ridurre l'impatto sul verde esistente e sull'area agricola circostante, si prescrive la realizzazione di una fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 10 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica"*
- la fascia verde (1.900 mq) interesserebbe circa il 35% della superficie fondiaria, comportando una pesante ripercussione su tutta la progettazione che deve rispettare le varie distanze di sicurezza e sull'organizzazione degli spazi veicolari di sosta e di manovra.
- l'articolo 6 dei Criteri disciplina che: *"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)"*.

È stata formulata la seguente richiesta:

1. si chiede la riduzione della fascia verde fino ad un massimo di 5 m sul lato nord ovest dell'area mentre per la restante delimitazione l'area destinata a verde verrebbe individuata esternamente alla localizzazione per un totale di 2.300 mq.

Viste le tre osservazioni pervenute **PG n. 328174/2018, PG n. 336360/2018 e PG n. 346764/2018** (localizzazioni V-6, V-4, V-2), emerge che la realizzazione di un impianto deve tenere conto del rispetto delle distanze interne di sicurezza, degli adeguati spazi di sosta e di manovra degli automezzi, di una corretta circolazione

interna e di una completa visibilità degli automobilisti che transitano sulla strada e che accedono/escono dall'impianto. L'estensione della fascia verde sui lotti di intervento con determinate superfici inciderebbe sul tema della sicurezza interna dell'impianto e della sicurezza stradale.

Pertanto, è stato valutato di aggiornare la componente "Verde" della Valsat in funzione della superficie fondiaria (Sf) delle sette localizzazioni inserite nel Poc, individuando tre range:

- Range " $Sf \geq 7.000 \text{ mq}$ ": fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 10 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica.
- Range " $3.000 \leq Sf < 7.000 \text{ mq}$ ": fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 7,5 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica.
- Range " $Sf < 3.000 \text{ mq}$ ": valutazione della compensazione da applicare, (nel presente Poc è stata individuata la compensazione per la localizzazione V-2 viale A. De Gasperi).

È stata accolta in parte l'osservazione, non individuando un'area esterna alla localizzazione ma prescrivendo una fascia verde di 7,50 m.

In data 13 agosto 2018 con PG n. 339513/2018, le società Geco srl e GD srl hanno presentato la seguente osservazione.

Considerato che:

- l'osservante ha presentato rinuncia per la proposta di via San Donato angolo via S. Nicolò di Villola ma ha nel contempo chiesto di inserire una nuova localizzazione in territorio consolidato. 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. La valutazione della nuova localizzazione avverrà a seguito della presentazione di una puntuale osservazione.

È stata formulata la seguente osservazione:

1. si conferma di voler realizzare un distributore di carburante in un'area localizzata in via Galleria Vialarga n. 10, con $Sf = 1.811 \text{ mq}$ 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.

In relazione a detta richiesta si premette che:

- 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 geoide 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,
Sentiti gli uffici competenti del Settore Ambiente e Verde e del Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture,

È stata accolta l'osservazione. Pertanto, dovrà essere adottata 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". Inoltre, dovrà essere adottata una variante grafica al Regolamento Urbanistico Edilizio per lo stralcio dell'area oggetto del Poc dall'attrezzatura "parcheggio di uso pubblico".

In data 22 agosto 2018 con PG n. 346764/2018, Tugnoli Alfredo, Anna Rosa e Simonetta ha presentato la seguente osservazione.

Considerato che:

- i sigg. sono i proprietari ed i proponenti della localizzazione "V-2 viale De Gasperi"
- il capitolo "Le aree oggetto di trasformazione" della Relazione specifica che: *"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)".*
- il paragrafo "Verde" del capitolo "Misure di sostenibilità" della Valsat prescrive che *"Al fine di ridurre l'impatto sul verde esistente e sull'area agricola circostante, si prescrive la realizzazione di una fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 10 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica"*
- la prescrizione relativa alla fascia verde, paragonabile ad una prescrizione di nuove dotazioni territoriali, è di notevole impatto negativo: introduce una profonda trasformazione fisica del lotto riducendo la superficie utilizzabile a circa 1.600 mq insufficienti per l'impossibilità di ricollocare le attrezzature previste; non tiene conto del tema della sicurezza della circolazione poiché preclude o riduce la vista dell'impianto e delle relative vie di accesso dalla

viabilità principale.

- l'area non è circondata da aree agricole attualmente in coltura, come invece riportato nella Valsat: ad est c'è del verde spoglio e non piantumato del centro commerciale, ad ovest il terreno (di proprietà dei sigg. Tugnoli) è incolto ed oggetto di continui interventi di sfalcio, a sud l'unico terreno in coltura per la presenza di un impianto a frutteto.

È stata formulata la seguente richiesta:

1. si chiede la cancellazione della fascia verde di 10 m o la riduzione dell'applicazione ai lotti con Sf superiore ai 5.000 mq, che comunque l'area sia esentata da interventi di dotazioni e/o prescrizioni che ne riducano ulteriormente la Sf

È stata formulata la seguente proposta:

1. nel caso di accoglimento dell'osservazione, è disponibile ad eseguire la piantumazione di un filare parallelo al lato ovest della localizzazione, lungo il fronte di via Ariosto (la lunghezza del filare di circa 160 m coinciderebbe con quella da realizzare all'interno della localizzazione).

Viste le tre osservazioni pervenute **PG n. 328174/2018, PG n. 336360/2018 e PG n. 346764/2018** (localizzazioni V-6, V-4, V-2), emerge che la realizzazione di un impianto deve tenere conto del rispetto delle distanze interne di sicurezza, degli adeguati spazi di sosta e di manovra degli automezzi, di una corretta circolazione interna e di una completa visibilità degli automobilisti che transitano sulla strada e che accedono/escono dall'impianto. L'estensione della fascia verde sui lotti di intervento con determinate superfici inciderebbe sul tema della sicurezza interna dell'impianto e della sicurezza stradale.

Pertanto, è stato valutato di aggiornare la componente "Verde" della Valsat in funzione della superficie fondiaria (Sf) delle sette localizzazioni inserite nel Poc, individuando tre range:

- Range " $Sf \geq 7.000$ mq": fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 10 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica.
- Range " $3.000 \leq Sf < 7.000$ mq": fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 7,5 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica.
- Range " $Sf < 3.000$ mq": valutazione della compensazione da applicare, (nel presente Poc è stata individuata la compensazione per la localizzazione V-2 viale A. De Gasperi).

È stata accolta in parte l'osservazione, viste l'estensione della localizzazione e le aree confinanti, non richiedendo la piantumazione sulla via Ariosto ma la realizzazione di una fascia verde arboreo-arbustiva ad ovest della viabilità di accesso al distributore carburanti, rispettando anche i vincoli dettati dalla presenza della condotta Pol-Nato.

In data 24 agosto 2018 con PG n. 350801/2018, Di.Str.Gas - Associazione

Nazionale Distributori Nazionali GPL per Autotrazione ha presentato la seguente osservazione.

Considerato che:

- le localizzazioni sono in contrasto con quanto previsto nella Delibera di Giunta n. 140/2016 e nei Criteri e presentano criticità e problematicità, come riportato nelle valutazioni del Settore Ambiente e Verde.
- l'amministrazione, con la localizzazione di nuovi impianti, intende promuovere l'ammodernamento della rete distributiva dei carburanti ed offrire l'opportunità di insediamento anche ai marchi low cost. In Italia il numero di distributori resta molto elevato rispetto all'Europa dove il numero di impianti è inferiore e l'efficienza maggiore. Inoltre, dal 2000 ad oggi, gli impianti in Italia sono diminuiti del 15% per una minore richiesta di carburante; la riduzione della rete non è riuscita a ridistribuire i quantitativi di erogato per punti vendita. Per un miglioramento della rete distributiva, bisogna intervenire sull'ammodernamento degli impianti esistenti invece di realizzare nuovi impianti.
- l'obiettivo del PUMS di ridurre del 20% i flussi di traffico nei centri abitati porterebbe ad una contrazione della domanda di carburanti, incentivando i servizi di trasporto pubblico.
- l'intervento contrasta con la nuova Lr 24/2017 sulla limitazione di consumo del suolo.

È stata formulata la seguente domanda:

1. si chiede di rinunciare allo strumento urbanistico adottato e di trovare soluzioni alternative, anche con la definizione di criteri più selettivi ed attuali.

Non è stata accolta l'osservazione in quanto la volontà dell'Amministrazione è quella di concludere la procedura relativa all'approvazione del presente strumento urbanistico, in relazione agli obiettivi di ammodernamento e di riqualificazione della rete e non ostacolando l'attività d'impresa, potendo con tale strumento urbanistico valutare la sostenibilità ambientale e territoriale.

Si precisa 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", che non è in contrasto con gli obiettivi del presente Poc di ammodernamento e di riqualificazione della rete.

Rispetto al dettato della Lr 24/2017, che esclude la possibilità per i Comuni di bilanciare nell'ambito dello strumento urbanistico la sostenibilità ambientale e territoriale di ulteriori nuove istanze di localizzazione, si accoglie l'osservazione di aggiornare i requisiti dei criteri insediativi degli impianti coerentemente con la disciplina regionale.

In data 24 agosto 2018 con PG n. 350843/2018, Di.Stra.Gas – Associazione Nazionale Distributori Nazionali GPL per Autotrazione ha presentato un'osservazione i cui contenuti sono i medesimi di quella protocollata con PG n. 350801/2018.

In data 27 agosto 2018 con PG n. 352041/2018, Eni SpA ha presentato la seguente osservazione.

Considerato che:

- Eni SpA, primario operatore nazionale nel settore petrolifero, è proprietaria di diversi impianti di distribuzione carburante nel Comune di Bologna, tra cui quello localizzato in via M.E. Lepido n. 204/5, posto in adiacenza alla localizzazione “V-1 via M.E. Lepido”.

È stata formulata la seguente osservazione:

1. la localizzazione “V-1 via M.E. Lepido” interessa un’area già ampiamente servita da impianti, non può rispettare l’obiettivo della Valsat relativo alle alberature pubbliche presenti lungo la via (senza abbattimento, non sarebbe rispettata la larghezza minima dell’accesso al nuovo impianto riportata nei Criteri), aumenterebbe gli attuali problemi di congestione del traffico in ingresso alla rotatoria.

Non è stata accolta l’osservazione in quanto la localizzazione “V-1 via M.E. Lepido” è stata valutata nella Valsat del presente Poc.

In data 27 agosto 2018 con PG n. 352132/2018, Eni SpA ha presentato la seguente osservazione.

Considerato che:

- Eni SpA, primario operatore nazionale nel settore petrolifero, è proprietaria di diversi impianti di distribuzione carburante nel Comune di Bologna, tra cui quello localizzato in via C. Colombo n. 36, posto sullo stesso asse viario della localizzazione “V-3 via C. Colombo”.

È stata formulata la seguente osservazione:

1. la localizzazione “V-3 via C. Colombo” interessa un’area già ampiamente servita da impianti e non rispetta l’art. 10 c. 4 dei Criteri che, vista la classificazione della strada, richiede le corsie di accelerazione e decelerazione (negli elaborati allegati alla proposta mancano le corsie e la criticità era stata evidenziata nel parere del Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture).

Non è stata accolta l’osservazione in quanto la localizzazione “V-3 via C. Colombo” non è in contrasto con i Criteri. Le motivazioni sono le medesime riportate nella precedente osservazione PG n. 315197/2018. Si precisa che si fa riferimento ad alcuni elaborati per cui non è stata fatta richiesta agli atti.

In data 28 agosto 2018 (fuori termine) con PG n. 352905/2018, FIGISC Federazione Gestori Impianti Stradali Carburanti – Confcommercio Ascom Bologna ha presentato la seguente osservazione.

Considerato che:

- la previsione di ammodernamento della rete distributiva carburanti dovrebbe passare attraverso l'eventuale ristrutturazione degli impianti esistenti, in quanto l'attuale rete copre abbondantemente il suo bacino d'utenza; è necessario ampliare i servizi che l'impianto esistente può offrire alla clientela per mantenere in utile l'attività.
- negli ultimi anni il mercato ha subito una forte contrazione e l'Unione Petrolifera ha lanciato l'allarme sulla perdita dei prodotti petroliferi.
- la ristrutturazione delle reti distributive delle diverse compagnie di bandiera è avvenuta con un processo di razionalizzazione degli impianti sul territorio (conduzione modalità self-service o chiusura), alcune tradizionali compagnie di bandiera hanno anche ceduto la propria rete ad altri soggetti (contenziosi sui nuovi contratti, motivo di abbandono o chiusura dell'attività).

È stata formulata la seguente osservazione:

1. immettere nel mercato sette nuovi impianti avrebbe ritorni devastanti per le imprese del settore, compromettendo l'esistenza di molte imprese e la perdita di posti di lavoro. La realizzazione di sette nuovi impianti - le cui localizzazioni presentano criticità dal punto di vista ambientale ed avrebbero ignorato quanto disposto dalla nuova Lr 24/2017 - non potrà essere uno stimolo alla modernizzazione, già in atto negli impianti esistenti. Nei prossimi anni anche gli attuali impianti potranno essere dotati di colonnine per la ricarica elettrica e sarà programmata la sostituzione delle attuali pompe di carburante tradizionale con quelle per carburanti alternativi (il 2050 è il termine temporale fissato dall'Unione Europea per la cessazione della circolazione stradale a mezzi alimentati a benzina e gasolio). La modernizzazione sarà graduale ed in linea con l'andamento del mercato automobilistico e dalle scelte che l'industria farà sul tipo di carburante alternativo.

Non è stata accolta l'osservazione in quanto la volontà dell'Amministrazione è quella di concludere la procedura relativa all'approvazione del presente strumento urbanistico.

Con l'accoglimento delle osservazioni, è stata aggiornata la Valsat, modificando la componente Verde nelle Misure di sostenibilità per le specifiche localizzazioni:

V-1 via M. E. Lepido / V-4 viale Europa / V-5 via E. Mattei / V-6 via G. Marescotti

Al fine di ridurre l'impatto sul verde esistente e sull'area agricola circostante, si prescrive la realizzazione di una fascia verde a permeabilità profonda, larga almeno 7,5 metri effettivi, posta lungo il perimetro dell'area di intervento, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica. La realizzazione di tale fascia verde dovrà prevedere la messa a dimora di specie arboree di prima grandezza, con elevate

caratteristiche di trattenimento inquinanti, possibilmente a rapido accrescimento e adatte al contesto agricolo. Il sesto di impianto, in virtù della funzione di schermo assunta dalla vegetazione, potrà andare in deroga alle misure del Regolamento del Verde ed essere a densità maggiore di quanto previsto dalle Norme; le distanze tra le piante arboree al contrario non potranno essere superiori agli 8 metri. La fascia verde dovrà essere completata con siepi schermanti informali, polispecifiche e autoctone. Al fine di non ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione, tenendo conto della profondità delle corsie di accesso e di uscita ossia dell'area dello spartitraffico (disciplinato dall'art. 8 c. 9 dei Criteri), le piantagioni dovranno essere impiantate oltre tale profondità.

La fascia verde di mitigazione dovrà ovviamente essere correttamente mantenuta per tutto il periodo di permanenza dell'impianto, provvedendo nel tempo anche agli interventi di sostituzione e reimpianto eventualmente necessari.

È inoltre fortemente consigliata la realizzazione di un tetto verde sulle coperture piane dei punti ristoro e delle tettoie di protezione delle pompe di distribuzione del carburante.

V-2 viale A. De Gasperi

Al fine di ridurre l'impatto sull'area agricola circostante, si prescrive la realizzazione di una fascia verde arboreo-arbustiva posta lungo il perimetro dell'area di intervento, anche se al di fuori dell'area oggetto di Poc, ad esclusione del lato di confine con la viabilità pubblica. In particolare, la fascia dovrà essere realizzata ad ovest della viabilità di accesso al distributore carburanti, rispettando anche i vincoli dettati dalla presenza della condotta Pol-Nato. Per consentire il maggior sviluppo possibile della fascia, la viabilità di servizio dovrà prevedere, nel rispetto delle normative in materia e in base alle necessità dell'attività, le minime dimensioni possibili, sia come lunghezza sia come larghezza.

La realizzazione di tale fascia verde dovrà indicativamente prevedere la messa a dimora di specie arboree di prima grandezza, con elevate caratteristiche di trattenimento inquinanti, possibilmente a rapido accrescimento e adatte al contesto agricolo. Il sesto di impianto degli esemplari arborei, in virtù della funzione di schermo assunta dalla vegetazione non dovrà essere superiore agli 8 metri. La fascia verde dovrà essere completata con siepi schermanti informali, polispecifiche e autoctone.

Lungo i confini sud ed est, vista la ridotta estensione del lotto, se lo spazio a disposizione non consente lo sviluppo di una fascia analoga, dovrà essere realizzato un filare attraverso la messa a dimora di esemplari arborei appartenenti a specie botaniche caratterizzate da elevata capacità di cattura e trattenimento delle sostanze inquinanti.

La fascia verde di mitigazione dovrà ovviamente essere correttamente mantenuta per tutto il periodo di permanenza dell'impianto, provvedendo nel tempo anche agli interventi di sostituzione e reimpianto eventualmente necessari.

È inoltre fortemente consigliata la realizzazione di un tetto verde sulle coperture piane dei punti ristoro e delle tettoie di protezione delle pompe di distribuzione del carburante.

La Città metropolitana di Bologna ha trasmesso l'Atto del Sindaco Metropolitano di Bologna prot. n. 65 del 17 aprile 2019, protocollato con PG n. 183244/2019. Tra gli Allegati dell'Atto, la Relazione istruttoria riporta la formulazione di tre riserve.

1. *“si chiede di integrare la Valsat del Poc, argomentando maggiormente le valutazioni sul traffico e mobilità e sul sistema di gestione dei rifiuti urbani”*

Le aree oggetto di intervento V-1, V-2, V-3, V-4, V-6 e V-7 ricadono in Ambito agricolo di rilievo paesaggistico, disciplinato dall'art. 71 del Rue. L'insediarsi dell'uso (4f) distribuzione di carburanti è subordinato alla verifica d'ammissibilità di cui all'art. 30 del Rue in relazione ad alcuni fattori d'impatto. In particolare, lo studio dell'impatto sulla mobilità e sul traffico – *contenente verifica dei flussi di traffico generato/attratto ante e post operam (con particolare attenzione ai flussi di traffico pesante attratto/generato) estesa all'area d'influenza dell'intervento e valutazione positiva circa la capacità di assorbimento da parte della rete esistente oppure della effettiva possibilità di suo adeguamento; verifica dello schema di accessibilità (pedonale, ciclabile, veicolare, trasporto pubblico); ricognizione dei punti di pericolosità e definizione degli interventi atti a rimuoverne i fattori; valutazione delle ricadute sulla qualità ambientale del contesto e misure adottate per rimuovere o mitigare gli eventuali effetti negativi* - deve costituire parte integrante della valutazione di sostenibilità dell'intervento.

L'art. 9 delle Norme del Poc disciplina che *“la Valsat, ed il conseguente rispetto delle relative prescrizioni e condizioni, assolve alla Verifica di ammissibilità di cui all'art. 30 del Rue per l'insediamento dell'uso (4f) impianti di distribuzione carburante negli Ambiti agricoli di rilievo Paesaggistico”*.

L'assolvimento della Valsat del Poc alla verifica di ammissibilità richiesta per l'impatto sulla mobilità e sul traffico è stato motivato dalla dimensione e dalla tipologia degli interventi:

- ogni singola area ha un'estensione contenuta, compresa tra 3.000 e 8.000 mq
- gli interventi oggetto del presente Poc completano l'infrastrutturazione in essere, ovvero sono attività complementari al servizio della circolazione stradale, tanto che tali realizzazioni non sono gravate da ulteriori opere relative al sistema delle dotazioni territoriali o ad infrastrutture per l'urbanizzazione. In luogo del reperimento e della cessione delle dotazioni territoriali dovute, è infatti prevista la monetizzazione.
- le attività integrative - *autonomi servizi all'auto e all'automobilista (ad es. autolavaggio), autonome attività commerciali o di pubblici esercizi (somministrazione di alimenti e bevande)* – di cui può essere dotato il nuovo impianto sono state valutate in termini di sostenibilità dell'accessibilità, anche in relazione al Rue, quali usi non direttamente attrattivi di flussi veicolari se non nel complesso del nuovo insediamento.

Pertanto, la Valsat del Poc non è stata integrata con le valutazioni sul traffico e mobilità.

Relativamente alle valutazioni sul sistema di gestione dei rifiuti urbani, le stesse sono state recepite all'interno della Valsat del Poc.

2. *“si chiede di prevedere approfondimenti volti a verificare le condizioni di sicurezza in merito alla pericolosità da rischio alluvioni, alla laminazione delle acque e al rispetto delle zone di protezione delle acque sotterranee”.*

Gli approfondimenti richiesti per verificare le condizioni di sicurezza relativamente al Piano Gestione Rischio Alluvioni, alla laminazione delle acque meteoriche di dilavamento delle superfici impermeabili e alle aree di ricarica di tipo B delle zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura, sono stati recepiti all'interno della Valsat del Poc.

3. *“si chiede di approfondire per le aree V2, V3 e V5 il tema delle tutele paesaggistiche presenti, ponendo le conseguenti limitazioni alle quote insediabili, soprattutto in riferimento agli usi complementari”.*

La localizzazione V-2 viale A. De Gasperi era stata inizialmente esclusa con la Delibera di Giunta OdG n. 140/2016 poiché ricadente in area soggetta alla tutela “Elementi naturali paesaggistici - Zona di particolare interesse paesaggistico-ambientale” in quanto non coerente con l'art. 4 dei Criteri, non essendo rispondente a quanto previsto dall'art. 7.3 del Ptcp.

Il proponente aveva successivamente presentato istanza di riesame, visto che era già stato 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 n. 144/2009 consentiva di realizzare nel quinquennio di validità dello strumento urbanistico, non concluso per alcune interferenze in tema di accessibilità.

La localizzazione è stata inserita nel presente Poc perché le interferenze precedentemente individuate relativamente all'accessibilità dell'intervento risultano superate con il nuovo progetto presentato.

Le localizzazioni V-3 via C. Colombo e V-5 via E. Mattei sono interessate dalle tutele “Salvaguardia delle discontinuità del sistema insediativo e delle visuali dalle infrastrutture per la mobilità verso il territorio rurale e collinare” disciplinate dall'art. 10.10 del Ptcp nella parte III “Evoluzione sistema degli insediamenti e delle infrastrutture”, titolo 10 “Territorio urbano”.

Il Ptcp individua infatti nella tavola 3 le più significative visuali libere residue dalle maggiori infrastrutture viarie verso il paesaggio agricolo e/o collinare o verso complessi storico-architettonici ed alcune significative discontinuità fra le aree insediate lungo le principali direttrici insediative della conurbazione bolognese; all'art. 10.10 delle Norme del Ptcp vengono poi specificate le direttive e gli indirizzi al fine di stabilire una disciplina urbanistica che salvaguardi le visuali per le valenze paesaggistiche e le discontinuità per le scansioni fra abitato e abitato, per i confini percepibili fra territorio urbano e non urbano e per eventuali opportunità di connessioni della rete ecologica.

In sede di formazione degli strumenti urbanistici ai sensi della Lr 20/2000, il Comune di Bologna ha valutato - considerazione confermata dalla Relazione della Provincia (delibera Giunta Provinciale n. 446/2007) in fase di approvazione degli strumenti urbanistici, la cui riserva n. 21 relativa agli elementi naturali e

paesaggistici non le aveva richiamate per un'eventuale integrazione della cartografia - di non inserire le due tutele nella Carta Unica del Psc, approvata con OdG n. 133/2008.

Vista la riserva formulata, le tutele "Salvaguardia delle discontinuità del sistema insediativo e delle visuali dalle infrastrutture per la mobilità verso il territorio rurale e collinare" non sono state approfondite nella Valsat del presente Poc perchè la Valsat verifica la conformità delle localizzazioni ai vincoli e alle tutele contenute nella Tavola dei vincoli (adeguate con il Piano di Rischio aeroportuale (Pra) che è già in regime di salvaguardia e di cui si tiene conto nella verifica).

Oltre alla Tavola dei vincoli, è stata considerata anche la *"Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni"* (PGRA).