



**COMUNE DI CASTENASO**  
**Città Metropolitana di Bologna**

**P O C**

**PIANO OPERATIVO COMUNALE**

---

**Relazione**

---

Potenziamento del sistema tangenziale di Bologna -  
Interventi di completamento della rete viaria di adduzione  
Intermedia di Pianura e Lungosavena lotto 3

Adozione D.C.C. n. \_\_ del \_\_\_\_\_

Approvazione D.C.C. n. \_\_ del \_\_\_\_\_

---

**il Sindaco**

Stefano SERMENGHI

**l'Assessore all'Urbanistica**

Stefano SERMENGHI

**il Segretario Generale**

Andrea FANTI

**il Responsabile dell'Area Tecnica**

Fabrizio RUSCELLONI

**Comune di Castenaso:**

Fabrizio Ruscelloni

Deborah Cavina

Leonardo Altilia



## **INDICE**

<b>PROCEDURA .....</b>	<b>3</b>
<b>DESCRIZIONE INTERVENTO .....</b>	<b>4</b>
<b>L'APPOSIZIONE DI VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO .....</b>	<b>5</b>
<b>MODALITÀ DI ATTUAZIONE E CONDIZIONI DI FATTIBILITÀ ECONOMICO- FINANZIARIA .....</b>	<b>6</b>
<b>NORME, ELABORATI E CARTOGRAFIA .....</b>	<b>6</b>



## PROCEDURA

Il presente progetto si inserisce nell'ambito del potenziamento del sistema tangenziale di Bologna – rete viaria di adduzione.

In particolare l'intervento oggetto del presente POC, in variante al PSC è finalizzato alla realizzazione della tratta della nuova intermedia di Pianura e della Lungosavena lotto 3, che interessa il territorio comunale.

Il progetto è sottoposto alla procedura di VIA L.R. 9/99. Ai sensi dell'art. 7 "Opere pubbliche": *"Per i progetti relativi a opere pubbliche o di pubblica utilità ovvero ad impianti, opere o interventi non assoggettati alla disciplina del SUAP di cui all'articolo 6 e non riguardanti impianti di produzione di energia elettrica, l'autorità competente per la procedura di V.I.A. provvede al coordinamento e all'integrazione dei procedimenti amministrativi e all'acquisizione unitaria degli atti autorizzativi necessari per la realizzazione del progetto. Si applica quanto disposto dall'articolo 17"*.

Ai sensi del comma 5 dell'art. 17 della L.R. 9/99 *"Il provvedimento positivo di V.I.A. per le opere pubbliche o di pubblica utilità costituisce variante agli strumenti di pianificazione territoriale provinciale ed urbanistica, a condizione che sia stata espressa la valutazione ambientale (Valsat), di cui all'articolo 5 della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 (Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio), positiva sulla variante stessa, per correzione di errori materiali ovvero per sopravvenuti motivi di pubblico interesse ovvero nel caso di mutamento della situazione di fatto o di nuova valutazione dell'interesse pubblico originario, qualora tali modificazioni siano state adeguatamente evidenziate nel S.I.A., con apposito elaborato cartografico, e l'assenso dell'Amministrazione provinciale o comunale sia preventivamente acquisito ovvero sia approvato rispettivamente dal Consiglio provinciale o dal Consiglio comunale entro trenta giorni a pena di decadenza. Le proposte di variante alla pianificazione territoriale provinciale possono attenersi unicamente a specifiche modifiche cartografiche degli strumenti stessi. Qualora costituisca variante agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, il provvedimento comprende la verifica di assoggettabilità o la Valsat. In tal caso, il S.I.A. motiva la proposta di variante in relazione all'effettivo stato dei luoghi ed all'impraticabilità di alternative, e contiene gli elementi del Rapporto ambientale preliminare o del Rapporto ambientale. In tal caso, inoltre, alla conferenza di servizi partecipa la Regione ai fini dell'intesa per l'approvazione della variante e dell'espressione del parere motivato relativo alla valutazione ambientale, e il provvedimento di V.I.A. di cui all'articolo 16 contiene la dichiarazione di sintesi."*

In data 15 Aprile 2016 è stato sottoscritto un accordo tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Società Autostrade per l'Italia Spa che si pone come obiettivo la definizione di un progetto che, a partire dall'analisi del contesto insediativo esistente, sviluppi il tema del potenziamento in sede del sistema autostradale con un approccio che veda nell'infrastruttura anche l'opportunità di riorganizzare, con particolare attenzione alla mitigazione ed all'inserimento ambientale, lo spazio ed il territorio adiacente già fortemente urbanizzato in un'ottica di minor occupazione del territorio, anche con un coerente sviluppo delle infrastrutture di

adduzione al sistema autostradale/tangenziale.

L'accordo si pone quindi l'obiettivo di risolvere una criticità trasportistica di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano stabilendole condizioni e gli impegni delle Parti.

Il progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna prevede la realizzazione delle seguenti opere:

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

Le opere comprese nel POC rientrano quindi nell'accordo.

## **DESCRIZIONE INTERVENTO**

L'intermedia di pianura è presente da molti anni nei programmi e nelle proposte degli Enti locali per garantire l'infittimento della "grande rete" in direzione ovest-est con funzione anche di connessione degli assi nord-sud.

L'intervento in progetto collega i Comuni di Calderara di Reno e Castenaso creando una rete viaria di interesse provinciale con funzione metropolitana di connessione fra la direttrice Persicetana e la direttrice Lungosavena. In particolare, l'infrastruttura in esame congiunge i distretti industriali di Sala Bolognese, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Granarolo dell'Emilia e Castenaso, fornendo una viabilità, per l'appunto "intermedia", tra la S.P.3 Trasversale di Pianura e la Tangenziale di Bologna.

Oltre a ciò, essa costituisce un raccordo con le principali viabilità radiali quali la Padullese (SP18), la Galliera (SP4), la Saliceto (SP45), l'Autostrada A13, la Porrettana (SS64), la San Donato (SP 6) e la Lungo Savena (variante alla SP5 e alla SP65).

L'Intermedia di Pianura è una strada di connessione/distribuzione costituita dalla successione di strade comunali esistenti cui, tuttavia, mancano dei tratti per realizzare una viabilità continua in grado di collegare alcune delle zone industriali principali della Provincia.

L'intervento sull'Intermedia di Pianura ne prevede il potenziamento e completamento nel tratto tra via Valtiera – via Bazzane (comune di Calderara di Reno) e l'innesto con la via San Donato (comune di Granarolo), il nuovo ponte sul Reno, la realizzazione del collegamento fra la SP 5 (Lungosavena) e la via San Donato SP 6 e l'adeguamento delle viabilità esistenti nei tratti di ricucitura.

Il progetto individuato prevede la ricucitura della rete viaria esistente razionalizzando e raccordando tra loro i vari tratti di strade comunali con una viabilità di tipo C/F. Pertanto, l'infrastruttura in esame non costituisce una strada provinciale in senso stretto, ma data l'importanza di tale collegamento, riveste una funzione metropolitana.

L'asse dell'Intermedia ha uno sviluppo complessivo di circa 19 km, di cui il 48% rappresenta un adeguamento in sede (9,1 Km), il 30% è stato già realizzato a carico degli attuatori di nuovi comparti di edificazione (5,8 Km), ed il 22% è di nuova realizzazione (4,1 Km).

Il tracciato è stato suddiviso in 5 tratte funzionali che risultano essere tra di loro indipendenti in quanto tratti di completamento di viabilità già realizzate per il Comune di Castenaso risulta di interesse la porzione finale della Tratta E:

- Tratta E: Si compone di tre assi principali, dalla Rotatoria R10 a Granarolo dell'Emilia fino al collegamento con la rete autostradale nel Comune di Castenaso, passando in parte anche per il territorio comunale di Bologna, per un totale di 3,7 km. In dettaglio:  
Dall'incrocio con via San Donato, il tracciato prosegue sul sedime di via Prati che verrà riqualificata per circa 929.60m, al termine del quale, il completamento dello svincolo sulla SP5 Lungo Savena ne conclude l'intervento. L'intersezione in progetto è sita in comune di Castenaso: essa è caratterizzata da uno svincolo a due livelli con 4 rampe monosenso organizzate secondo il tipico schema a "diamante".

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

Oggetto dell'intervento è il 3° Lotto, dalla rotatoria Giovanni Sabatino degli Arienti alla nuova rotatoria di Via dell'Industria.

Nel territorio comunale di Castenaso ricade la parte terminale dell'asse principale, da oltre la ferrovia Bologna portomaggiore all'innesto con la rotatoria di fine lotto, limitata ad Est dagli insediamenti industriali della zona Roveri anch'essa destinata ad uso agricolo

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

Il POC è quindi in attuazione dei piani sovraordinati. In particolare, per quanto riguarda il territorio comunale di Castenaso, il progetto appare compatibile con le disposizioni del PSC.

L'intermedia di pianura è inserita nel PTCP mentre non è prevista nel PSC di Castenaso. Necessita pertanto di variante al PSC l'intersezione a livelli sfalsati tra intermedia di Pianura e Lungo Savena.

### **L'APPOSIZIONE DI VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO**

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

### **MODALITÀ DI ATTUAZIONE E CONDIZIONI DI FATTIBILITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA**

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

### **NORME, ELABORATI E CARTOGRAFIA**

Trattandosi di POC funzionale all'approvazione del progetto definitivo e all'apposizione del vincolo di esproprio all'interno della procedura di non si ritiene di dover introdurre una disciplina specifica per gli interventi da realizzare attraverso norme puntuali, per le eventuali prescrizioni si rimanda agli esiti della conferenza VIA.

Elaborati costitutivi del Piano operativo comunale:

- Relazione;
- Tavola POC con individuazione opera
- Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale;
- Sintesi non tecnica del documento di Valsat;
- Tavola vincoli
- Tavole di variante PSC

Si rimanda agli elaborati del progetto definitivo per:

- Aree interessate dall'apposizione del vincolo espropriativo;
- Relazione geologica e sismica;

Per la completezza degli elaborati si rimanda al provvedimento positivo di V.I.A. per le opere pubbliche o di pubblica utilità che costituisce variante agli strumenti di pianificazione e

all'assenso dell'Amministrazione comunale.